Conto corrente con la Posta

Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 25 del 31 gennaio 1941-XIX

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA – UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI — TELEFONI: 50-107 50-033 53-914

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

DISPOSIZIONI PRELIMINARI

Art. 1.

(Fonti del diritto della navigazione).

In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi.

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile.

Art. 2.

(Mare territoriale).

Sono soggetti alla sovranità dello Stato i golfi, i seni e le baie, le cui coste fanno parte del territorio del Regno, quando la distanza tra i punti estremi dell'apertura del golfo, del seno o della baia non supera le venti miglia marine. Se tale distanza è superiore a venti miglia marine, è soggetta alla sovranità dello Stato la porzione del golfo, del seno o della baia compresa entro la linea retta tirata tra i due punti più foranei distanti tra loro venti miglia marine.

E' soggetta altresì alla sovranità dello Stato la zona di mare dell'estensione di sei miglia marine lungo le coste continentali ed insulari del Regno e lungo le linee rette congiungenti i punti estremi indicati nel comma precedente. Tale estensione si misura dalla linea costiera segnata dalla bassa marea.

Sono salve le diverse disposizioni che siano stabilite per determinati effetti da leggi o regolamenti ovvero da convenzioni internazionali.

Art. 3.

(Spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato).

E' soggetto alla sovranità dello Stato lo spazio aereo che sovrasta il territorio del Regno ed il relativo mare territoriale.

Art. 4.

(Navi e aeromobili italiani in località non soggette alla sovranità di alcuno Stato).

Le navi italiane in alto mare e gli aeromobili italiani in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono considerati come territorio italiano.

Art. 5.

(Legge regolatrice degli atti compiuti a bordo di navi o di aeromobili in navigazione).

Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile in tutti i casi nei quali, secondo le disposizioni sull'applicazione delle leggi in generale, dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto.

La disposizione del comma precedente si applica agli atti ed ai fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile di nazionalità estera nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano, sotto condizione di reciprocità da parte dello Stato al quale la nave o l'aeromobile appartiene.

Art. 6.

(Legge regolatrice dei diritti reali e di garanzia su navi ed aeromobili).

La proprietà, gli altri diritti reali e i diritti di garanzia sulle navi e sugli aeromobili, nonchè le forme di pubblicità degli atti di costituzione, trasmissione ed estinzione di tali diritti, sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

Art. 7.

(Legge regolatrice della responsabilità dell'armatore e dell'esercente).

La responsabilità dell'armatore della nave o dello esercente dell'aeromobile per atti o fatti dell'equipaggio è regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

La stessa legge regola i limiti legali del debito complessivo o della responsabilità dell'armatore o dell'esercente anche per le obbligazioni da loro personalmente assunte.

Art. 8.
(Legge regolatrice dei poteri e dei doveri del comandante).

I poteri, i doveri e le attribuzioni del comandante della nave o dell'aeromobile sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

Art. 9.
(Legge regolatrice del contratto di lavoro).

Il contratto di arruolamento della gente del mare e quello di lavoro del personale di volo sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva, se la nave o l'aeromobile è di nazionalità straniera, la diversa volontà delle parti.

Art. 10.
(Legge regolatrice di contratti di utilizzazione di navi e aeromobili).

I contratti di locazione, di noleggio, di trasporto sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva la diversa volontà delle parti.

Art. 11.
(Legge regolatrice della contribuzione alle avarie comuni).

La contribuzione alle avarie comuni è regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

Art. 12.
(Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da urto di navi o aeromobili).

Le obbligazioni derivanti da urto di navi o di aeromobili in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono regolate dalla legge nazionale delle navi o degli aeromobili, se è comune; altrimenti dalla legge italiana.

Art. 13.
(Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero).

Le obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero compiuti in alto mare sono regolate dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile che ha prestato il soccorso o compiuto il ricupero.

La stessa legge regola la ripartizione del compenso per assistenza, salvataggio e ricupero fra l'armatore o l'esercente e l'equipaggio.

Art. 14.
(Competenza giurisdizionale).

Oltre che nei casi previsti dall'art. 4 del codice di procedura civile, le domande riguardanti urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato possono proporsi avanti i giudici del Regno, se la nave o l'aeromobile che ha cagionato l'urto o che è stato assistito o salvato, ovvero le persone salvate o le cose salvate o ricuperate si trovano nel Regno.

PARTE PRIMA

DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA E INTERNA

LIBRO PRIMO

DELL'ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA E INTERNA

TITOLO PRIMO

DEGLI ORGANI AMMINISTRATIVI DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA E INTERNA

CAPO I

Dell'amministrazione della navigazione marittima

Art. 15.
(Ministro competente).

L'amministrazione della marina mercantile è retta dal ministro per le comunicazioni.

Art. 16.
(Circoscrizioni del litorale del Regno).

Il litorale del Regno è diviso in zone marittime; le zone sono suddivise in compartimenti e questi in circondari.

Alla zona è preposto un direttore marittimo, al compartimento un capo del compartimento, al circondario un capo del circondario. Nell'ambito del circondario in cui ha sede l'ufficio del compartimento, il capo del compartimento è anche capo del circondario.

Negli approdi di maggiore importanza in cui non hanno sede nè l'ufficio del compartimento nè l'ufficio del circondario sono istituiti uffici locali di porto o delegazioni di spiaggia, dipendenti dall'ufficio circondariale.

Il capo del compartimento, il capo del circondario e i capi degli altri uffici marittimi dipendenti sono comandanti del porto o dell'approdo in cui hanno sede.

Art. 17.
(Attribuzioni degli uffici locali).

Il direttore marittimo esercita le attribuzioni conferitegli dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti.

Il capo del compartimento, il capo del circondario e i capi degli altri uffici marittimi dipendenti, oltre le attribuzioni conferite a ciascuno di essi dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti, esercitano, nell'ambito delle rispettive circoscrizioni, tutte le attribuzioni amministrative relative alla navigazione e al traffico marittimo, che non siano specificamente conferite a determinate autorità.

Art. 18.
(Personale dell'amministrazione marittima).

Le funzioni amministrative attinenti alla navigazione e al traffico marittimo sono esercitate dal corpo delle capitanerie di porto.

Ove se ne riconosca l'opportunità, l'esercizio di tali funzioni può essere affidato, nei porti e approdi di minore importanza, a persone estranee a detto corpo.

Art. 19.
(Enti portuali).

Nei porti di maggiore importanza taluni servizi portuali inerenti alla navigazione possono essere affidati ad appositi enti costituiti con legge.

Art. 20.
(Vigilanza sulla navigazione e sul traffico all'estero).

La vigilanza sulla navigazione e sul traffico marittimo nazionale all'estero è esercitata dalle autorità consolari.

CAPO II
Dell'amministrazione della navigazione interna

Art. 21.
(Ministro competente).

L'amministrazione della navigazione su laghi, fiumi, canali e lagune è retta dal ministro per le comunicazioni.

Art. 22.
(Circoli ferroviari d'ispezione).

Agli effetti dell'ordinamento amministrativo della navigazione interna il territorio del Regno è diviso in zone.

A ciascuna zona è preposto il circolo ferroviario di ispezione.

Art. 23.
(Uffici di porto).

Nei porti interni e nelle altre località di maggiore importanza per la navigazione, sono istituiti uffici di porto dipendenti dal circolo ferroviario d'ispezione.

Art. 24.
(Navigazione promiscua).

Le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, devono osservare le norme di polizia marittima e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima.

Parimenti le navi addette alla navigazione marittima, quando entrano in acque interne, devono osservare le norme di polizia in vigore per tali acque e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione interna.

Art. 25.
(Attribuzioni dell'autorità comunale).

Nelle località ove non sono istituiti uffici di porto, l'esercizio di attribuzioni amministrative relative alla navigazione interna può essere conferito all'autorità comunale.

Art. 26.
(Navi e galleggianti addetti al servizio urbano).

Nei porti comunicanti con lagune, canali ed altre acque interne, il comandante del porto esercita la vigilanza sulle navi e sui galleggianti addetti al servizio urbano che entrano nelle acque marittime.

I conflitti di competenza fra l'autorità marittima e quella comunale relativi al servizio di tali navi e galleggianti sono risolti dal prefetto del luogo ed in via definitiva dal ministro per le comunicazioni.

Art. 27.
(Vigilanza sulla navigazione e sul traffico all'estero).

La vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionale all'estero è esercitata dall'autorità consolare.

TITOLO SECONDO

DEL DEMANIO MARITTIMO

Art. 28.
(Beni del demanio marittimo).

Fanno parte del demanio marittimo:

a) il lido, la spiaggia, i porti, le rade;

b) le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salata che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare;

c) i canali e i fossi utilizzabili ad uso pubblico marittimo.

Art. 29.
(Pertinenze del demanio marittimo).

Le costruzioni e le altre opere appartenenti allo Stato, che esistono entro i limiti del demanio marittimo, sono considerate come pertinenze del demanio stesso.

Art. 30.
(Uso del demanio marittimo).

L'amministrazione della marina mercantile regola l'uso del demanio marittimo e vi esercita la polizia.

Art. 31.
(Limiti del demanio marittimo).

Nei luoghi, nei quali il mare comunica con canali o fiumi o altri corsi di acqua, i limiti del demanio marittimo sono fissati dal capo del compartimento marittimo, d'accordo con l'intendente di finanza e con gli organi delle altre amministrazioni interessate.

In caso di disaccordo, decide il ministro per le comunicazioni, di concerto con il ministro per le finanze e con gli altri ministri interessati.

Art. 32.
(Delimitazione di zone del demanio marittimo).

Il capo del compartimento, quando sia necessario o se comunque ritenga opportuno procedere alla delimitazione di determinate zone del demanio maritti-

mo, invita, nei modi stabiliti dal regolamento, le pubbliche amministrazioni e i privati che possono avervi interesse a presentare le loro deduzioni e ad assistere alle relative operazioni.

Le contestazioni che sorgono nel corso della delimitazione sono risolte in via amministrativa dal ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze. Nelle controversie innanzi alle autorità giurisdizionali, la tutela dei beni demaniali spetta esclusivamente al ministro per le finanze.

Art. 33.
(Ampliamento del demanio marittimo).

Quando per necessità dei pubblici usi del mare occorra comprendere nel demanio marittimo zone di proprietà privata di limitata estensione e di lieve valore ad esso adiacenti, ovvero i depositi e gli stabilimenti menzionati nell'articolo 52, la dichiarazione di pubblica utilità per l'espropriazione è fatta con decreto del ministro per le comunicazioni, di concerto con il ministro per le finanze.

Il decreto costituisce titolo per l'immediata occupazione del bene da espropriare.

Art. 34.
(Destinazione di zone demaniali marittime ad altri usi pubblici).

Con provvedimento del ministro per le comunicazioni, su richiesta dell'amministrazione interessata, determinate parti del demanio marittimo possono essere destinate ad altri usi pubblici, cessati i quali riprendono la loro destinazione normale.

Art. 35.
(Esclusione di zone dal demanio marittimo).

Le zone demaniali che dal capo del compartimento non siano ritenute utilizzabili per pubblici usi del mare sono escluse dal demanio marittimo con decreto del ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze.

Art. 36.
(Concessioni di beni demaniali).

L'amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali marittimi, per un determinato periodo di tempo.

Le concessioni di durata superiore a nove anni sono di competenza del ministro per le comunicazioni. Le concessioni di durata superiore a due ma non a nove anni, e quelle di durata inferiore al biennio che importino impianti di difficile sgombero, sono di competenza del direttore marittimo. Le concessioni di durata non superiore al biennio, quando non importino impianti di difficile sgombero, sono di competenza del capo di compartimento marittimo.

Art. 37.
(Concorso di più domande di concessione).

Nel caso di più domande di concessione è preferito il richiedente che si propone di avvalersi della concessione per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico e offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione.

Quando non ricorrano tali ragioni di preferenza, per le concessioni di durata superiore al biennio o che importino impianti di difficile sgombero, si procede a pubblica gara o a licitazione privata.

Nello stesso caso, per le concessioni di durata non superiore al biennio e che non importino impianti di difficile sgombero, la preferenza è data al precedente concessionario e, in mancanza, si procede a licitazione privata.

Art. 38.
(Anticipata occupazione di zone demaniali).

Qualora ne riconosca l'urgenza, l'autorità marittima può, su richiesta dell'interessato, consentire, previa cauzione, l'immediata occupazione e l'uso di beni del demanio marittimo, nonchè l'esecuzione dei lavori all'uopo necessari, a rischio del richiedente, purchè questo si obblighi ad osservare le condizioni che saranno stabilite nell'atto di concessione.

Se la concessione è negata, il richiedente deve demolire le opere eseguite e rimettere i beni nel pristino stato.

Art. 39.
(Misura del canone).

La misura del canone è determinata dall'atto di concessione.

Nelle concessioni a enti pubblici o a privati, per fini di beneficenza o per altri fini di pubblica utilità, sono fissati canoni di mero riconoscimento del carattere demaniale dei beni.

Art. 40.
(Riduzione del canone).

Qualora l'utilizzazione di beni del demanio marittimo da parte del concessionario venga ad essere ristretta per effetto di preesistenti diritti di terzi, al concessionario non è dovuto alcun indennizzo, ma si fa luogo a un'adeguata riduzione del canone, salva la facoltà prevista dal primo comma dell'articolo 44.

Art. 41.
(Concessione d'ipoteca).

Il concessionario può, previa autorizzazione dell'autorità concedente, costituire ipoteca sulle opere da lui costruite sui beni demaniali.

Art. 42.
(Revoca delle concessioni).

Le concessioni di durata non superiore al biennio e che non importino impianti di difficile sgombero sono revocabili in tutto o in parte a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima.

Le concessioni di durata superiore al biennio o che comunque importino impianti di difficile sgombero sono revocabili per specifici motivi inerenti al pubblico uso del mare o per altre ragioni di pubblica utilità, a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima.

La revoca non dà diritto a indennizzo. Nel caso di revoca parziale si fa luogo ad un'adeguata riduzione del canone, salva la facoltà prevista dal primo comma dell'articolo 44.

Nelle concessioni che hanno dato luogo a costruzione di opere stabili l'amministrazione marittima, salvo che non sia diversamente stabilito, è tenuta a corrispondere un indennizzo pari al rimborso di tante quote parti del costo delle opere quanti sono gli anni mancanti al termine di scadenza fissato.

In ogni caso l'indennizzo non può essere superiore al valore delle opere al momento della revoca, detratto l'ammontare degli effettuati ammortamenti.

Art. 43.
(Domande incompatibili).

Qualora una domanda di concessione di beni del demanio marittimo risulti incompatibile con una concessione precedentemente fatta per uso di meno rilevante interesse pubblico, la concessione precedente può essere revocata con decreto reale, previo parere del consiglio di Stato, fermo il disposto degli ultimi due comma dell'articolo precedente.

Art. 44.
(Modifica o estinzione della concessione per fatto dell'amministrazione).

In caso di revoca parziale, il concessionario ha facoltà di rinunziare alla concessione dandone comunicazione all'autorità concedente nel termine di trenta giorni dalla notifica del provvedimento di revoca.

La stessa facoltà spetta al concessionario anche quando l'utilizzazione della concessione sia resa impossibile in parte, in conseguenza di opere costruite per fini di pubblico interesse dallo Stato o da altri enti pubblici.

Se l'utilizzazione è resa totalmente impossibile la concessione si estingue.

Art. 45.
(Modifica o estinzione della concessione per cause naturali).

Quando, per cause naturali, i beni del demanio marittimo concessi subiscono modificazioni tali da restringere l'utilizzazione della concessione, il concessionario ha diritto ad una adeguata riduzione del canone.

Qualora le cause predette cagionino modificazioni tali della consistenza dei beni da rendere impossibile l'ulteriore utilizzazione della concessione, questa si estingue.

Art. 46.
(Subingresso nella concessione).

Quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità concedente.

In caso di vendita o di esecuzione forzata, l'acquirente o l'aggiudicatario di opere o impianti costruiti dal concessionario su beni demaniali non può subentrare nella concessione senza l'autorizzazione dell'autorità concedente.

In caso di morte del concessionario gli eredi subentrano nel godimento della concessione, ma devono chiederne la conferma entro sei mesi, sotto pena di decadenza. Se, per ragioni attinenti all'idoneità tecnica od economica degli eredi, l'amministrazione non ritiene opportuno confermare la concessione, si applicano le norme relative alla revoca.

Art. 47.
(Decadenza dalla concessione).

L'amministrazione può dichiarare la decadenza del concessionario:

a) per mancata esecuzione delle opere prescritte nell'atto di concessione, o per mancato inizio della gestione, nei termini assegnati;

b) per non uso continuato durante il periodo fissato a questo effetto nell'atto di concessione, o per cattivo uso;

c) per mutamento sostanziale non autorizzato dello scopo per il quale è stata fatta la concessione;

d) per omesso pagamento del canone per il numero di rate fissato a questo effetto dall'atto di concessione;

e) per abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione;

f) per inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti da norme di leggi o di regolamenti.

Nel caso di cui alle lettere *a* e *b* l'amministrazione può accordare una proroga al concessionario.

Prima di dichiarare la decadenza, l'amministrazione fissa un termine entro il quale l'interessato può presentare le sue deduzioni.

Al concessionario decaduto non spetta alcun rimborso per opere eseguite nè per spese sostenute.

Art. 48.
(Autorità competente a dichiarare la revoca e la decadenza).

La revoca e la decadenza della concessione sono dichiarate, con le formalità stabilite dal regolamento, dall'autorità che ha fatto la concessione.

Art. 49.
(Devoluzione delle opere non amovibili).

Salvo che sia diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando venga a cessare la concessione, le opere non amovibili, costruite sulla zona demaniale, restano acquisite allo Stato, senza alcun compenso o rimborso, salva la facoltà dell'autorità concedente di ordinarne la demolizione con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato.

In quest'ultimo caso, l'amministrazione, ove il concessionario non esegua l'ordine di demolizione, può provvedervi d'ufficio a termini dell'articolo 54.

Art. 50.
(Disciplina dell'uso di beni demaniali).

Nelle località dove ciò sia riconosciuto opportuno, il direttore marittimo, con provvedimento da approvarsi dal ministro per le comunicazioni, stabilisce le norme e le tariffe relative all'utilizzazione di aree del demanio marittimo per il deposito di merci o materiali per un periodo di tempo eccedente quello necessario alle ordinarie operazioni portuali, nonchè le norme e le tariffe relative all'uso dei capannoni, dei meccanismi, delle gru e di ogni altro impianto o attrezzo portuale.

Art. 51.
(Estrazione e raccolta di arena, alghe o ghiaia).

Nell'ambito del demanio marittimo e del mare territoriale, l'estrazione e la raccolta di arena, alghe, o ghiaia è subordinata alla concessione del capo del compartimento.

Art. 52.
(Impianto ed esercizio di depositi e stabilimenti).

Le concessioni per l'impianto e l'esercizio di depositi e stabilimenti, i quali siano situati anche soltanto in parte entro i confini del demanio marittimo o del mare territoriale, ovvero siano comunque collegati al mare, a corsi d'acqua o a canali navigabili, sono fatte a norma delle disposizioni del presente titolo.

L'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti predetti sono sottoposti alle disposizioni di polizia stabilite dall'autorità marittima.

L'impianto e l'esercizio di stabilimenti o di depositi costieri di sostanze infiammabili o esplosive sono sottoposti, oltre che all'osservanza delle speciali disposizioni in materia e di quelle dei due comma precedenti, all'autorizzazione del ministro per le comunicazioni.

Art. 53.
(Registro dei diritti gravanti sul demanio marittimo).

Presso ogni ufficio di compartimento è tenuto, nelle forme stabilite dal regolamento, un registro dei diritti sulle zone di demanio marittimo comprese nell'ambito della circoscrizione.

Art. 54.
(Occupazioni e innovazioni abusive).

Qualora siano abusivamente occupate zone del demanio marittimo o vi siano eseguite innovazioni non autorizzate, il capo del compartimento ingiunge al contravventore di rimettere le cose in pristino entro il termine a tal fine stabilito e, in caso di mancata esecuzione dell'ordine, provvede d'ufficio, a spese dell'interessato.

Art. 55.
(Nuove opere in prossimità del demanio marittimo).

L'esecuzione di nuove opere entro una zona di trenta metri dal demanio marittimo o dal ciglio dei terreni elevati sul mare è sottoposta all'autorizzazione del capo del compartimento.

Per ragioni speciali, in determinate località la estensione della zona entro la quale l'esecuzione di nuove opere è sottoposta alla predetta autorizzazione può essere determinata in misura superiore ai trenta metri, con decreto reale, previo parere del consiglio di Stato.

L'autorizzazione si intende respinta se entro novanta giorni l'amministrazione non ha accolta la domanda dell'interessato.

L'autorizzazione non è richiesta quando le costruzioni sui terreni prossimi al mare sono previste in piani regolatori o di ampliamento già approvati dall'autorità marittima.

Quando siano abusivamente eseguite nuove opere entro la zona indicata dai primi due comma del presente articolo, l'autorità marittima provvede ai sensi dell'articolo precedente.

TITOLO TERZO
DELL'ATTIVITÀ AMMINISTRATIVA, DELLA POLIZIA E DEI SERVIZI NEI PORTI

CAPO I
Dell'attività amministrativa e della polizia nei porti

Art. 56.
(Movimento delle navi nel porto).

Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l'entrata e l'uscita, il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi, l'ammaramento, lo stazionamento e il movimento degli idrovolanti nelle acque del porto marittimo.

Art. 57.
(Manovre disposte d'ufficio).

Il comandante del porto può ordinare l'ormeggio, il disormeggio e ogni altra manovra delle navi nel porto.

L'autorità medesima può disporre, in caso di necessità, l'esecuzione di ufficio delle manovre ordinate, a spese delle navi stesse; e, in caso di estrema urgenza, il taglio degli ormeggi.

Art. 58.
(Deposito di cose su aree portuali).

Il comandante del porto può autorizzare, previo pagamento dei relativi diritti, il deposito di merci o di altri materiali su aree portuali o su altre zone adiacenti del demanio marittimo, fissandone la durata.

Decorso il termine, ovvero in caso di deposito abusivo, il comandante del porto può ordinare la immediata rimozione dei materiali.

Qualora gravi esigenze lo richiedano, la rimozione può essere ordinata anche fuori dei casi previsti dal comma precedente.

In caso di mancata esecuzione dell'ordine, l'autorità predetta può disporre la rimozione d'ufficio a spese dell'interessato.

Art. 59.
(Imbarco e sbarco).

Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l'imbarco, lo sbarco e il deposito delle merci, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.

Art. 60.
(Navi e galleggianti addetti al servizio dei porti).

Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l'impiego delle navi, dei galleggianti e di ogni altra costruzione galleggiante addetta al servizio del porto.

Art. 61.
(Limitazione del numero delle navi addette al servizio dei porti).

Il capo del compartimento può limitare, in relazione alle esigenze del traffico, il numero delle navi e dei galleggianti addetti al servizio dei porti. In tal caso egli può, ove occorra, revocare le autorizzazioni già rilasciate; la revoca non dà diritto a indennizzo.

Art. 62.

(Vigilanza sull'esercizio di attività nei porti).

Le persone che esercitano una professione, un'arte o un mestiere nell'interno dei porti, e in genere nell'ambito del litorale marittimo, sono soggette, nell'esplicazione della loro attività, alla vigilanza del comandante del porto.

L'esercizio delle professioni, arti e mestieri predetti può essere inoltre dai direttori marittimi, sentite le associazioni sindacali interessate, sottoposto alla iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero chiuso, e ad altre speciali limitazioni.

Art. 63.

(Soccorso a navi in pericolo ed a naufraghi).

L'autorità marittima, che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso, e, quando non abbia a disposizione nè possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso alle altre autorità che possano utilmente intervenire.

Quando l'autorità marittima non può tempestivamente intervenire, i primi provvedimenti necessari sono presi dall'autorità comunale.

Art. 64.

(Impiego di navi per il soccorso).

Ai fini dell'articolo precedente, l'autorità marittima e quella comunale possono ordinare che le navi che si trovano nel porto o nelle vicinanze siano messi a loro disposizione con i relativi equipaggi.

Le indennità e il compenso per l'opera prestata dalle navi sono determinati e ripartiti ai sensi degli articoli 469 e seguenti.

Art. 65.

(Divieto di getto di materiali).

Nei porti è vietato gettare materiali di qualsiasi specie.

Il capo del compartimento determina le altre zone alle quali è esteso tale divieto per esigenze del transito e della sosta delle navi, o per altre necessità del traffico e della pesca.

Art. 66.

(Rimozione di materiali sommersi).

Nel caso di sommersione di merci o di altri materiali nei porti, rade, canali, gli interessati devono provvedere all'immediata rimozione.

Qualora gli interessati non adempiano a tale obbligo e a giudizio dell'autorità marittima possa derivare dal fatto un pericolo o un intralcio per la navigazione, il capo del compartimento provvede d'ufficio alla rimozione e, ove sia il caso, alla vendita dei materiali predetti per conto dello Stato.

L'interessato è tenuto a corrispondere allo Stato le spese sostenute, o la differenza tra queste e il ricavato dalla vendita.

Art. 67.

(Rimozione di navi sommerse).

Nel caso di sommersione di navi o di aeromobili nei porti, rade, canali, ovvero in località del mare territoriale nelle quali a giudizio dell'autorità marittima possa derivarne un pericolo o un intralcio per la navigazione, il capo del compartimento ordina al proprietario, nei modi stabiliti dal regolamento, di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto, fissando il termine per l'esecuzione.

Se il proprietario non esegue l'ordine nel termine fissato, l'autorità provvede d'ufficio alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello Stato. Per le navi di stazza lorda superiore a trecento tonnellate, se il ricavato della vendita non è sufficiente a coprire le spese, il proprietario è tenuto a corrispondere allo Stato la differenza.

Nei casi d'urgenza l'autorità può senz'altro provvedere d'ufficio, per conto e a spese del proprietario.

Art. 68.

(Guardiani di navi in disarmo).

Per le navi in disarmo, il comandante del porto stabilisce il numero minimo dei marittimi di guardia a bordo, precisandone, ove occorra, la qualifica.

Art. 69.

(Danni alle opere e agli impianti portuali).

In caso di danni cagionati a opere portuali o a impianti attinenti ai servizi della navigazione, il capo del compartimento provvede che ne sia accertata l'entità a mezzo dell'ufficio del genio civile ed intima al responsabile di eseguire, entro un termine determinato, le riparazioni necessarie. In caso di urgenza o in caso di inesecuzione da parte del responsabile, l'autorità provvede d'ufficio alle riparazioni a spese del medesimo.

Art. 70.

(Interrimento dei fondali e intorbidamento delle acque).

Se l'esercizio di impianti industriali o di depositi stabiliti sui margini di banchine o di moli, ovvero di canali navigabili, determina interrimento delle acque adiacenti, gli esercenti sono tenuti a provvedere alla conservazione del buon regime dei fondali, in conformità delle disposizioni impartite dal capo del compartimento.

Del pari gli esercenti sono tenuti a provvedere, secondo le disposizioni impartite dalla predetta autorità, per ovviare all'intorbidamento delle acque prodotto dagli impianti o dai depositi.

In caso di mancato adempimento da parte degli esercenti, l'autorità predetta provvede di ufficio a spese dell'interessato.

Art. 71.

(Obblighi dei frontisti di canali o di altri corsi di acqua).

Lungo le sponde dei canali e degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto, i proprietari frontisti devono costruire e mantenere in buono stato i muri di sponda e gli argini occorrenti.

Il capo del compartimento, sentito l'ufficio del genio civile, e, se del caso, l'ufficio tecnico comunale, emana le disposizioni alle quali devono attenersi i proprietari frontisti nella costruzione e manutenzione dei muri e degli argini.

In caso di mancato adempimento da parte dei proprietari frontisti, l'autorità predetta provvede di ufficio, a spese dell'interessato.

Art. 72.
(Lavori di escavazione lungo le sponde dei canali sboccanti nei porti).

L'apertura di cave di pietra e l'esecuzione di ogni altro lavoro di escavazione lungo le sponde di canali o di altri corsi d'acqua sboccanti in un porto sono sottoposte all'autorizzazione del capo del compartimento.

Art. 73.
(Pesca nei porti).

Nei porti e nelle altre località di sosta o di transito delle navi, l'esercizio della pesca è sottoposto all'autorizzazione del comandante del porto.

Art. 74.
(Uso di armi ed accensione di fuochi nei porti).

Nei porti e nelle località di sosta o di transito delle navi, sono sottoposti all'autorizzazione del comandante del porto l'uso di armi, la deflagrazione di sostanze esplosive, nonchè l'accensione di luci o di fuochi che possa turbare il servizio di segnalamento marittimo.

Art. 75.
(Altre attribuzioni di polizia).

Il comandante del porto provvede per tutto quanto concerne in genere la sicurezza e la polizia del porto o dell'approdo e delle relative adiacenze.

Art. 76.
(Disordini nei porti e sulle navi).

Qualora si verifichino avvenimenti che possono turbare l'ordine pubblico nei porti o nelle altre zone del demanio marittimo ovvero sulle navi che si trovano in porto o in corso di navigazione nel mare territoriale, l'autorità di pubblica sicurezza che interviene ne informa immediatamente quella marittima.

Se l'autorità di pubblica sicurezza non può tempestivamente intervenire, l'autorità marittima del luogo provvede nei casi di urgenza a ristabilire l'ordine, dandone immediato avviso all'autorità di pubblica sicurezza, e, quando si tratti di nave straniera, anche all'autorità consolare dello Stato di cui la nave batte la bandiera.

Art. 77.
(Divieto di transito e di sosta).

Il ministro per le comunicazioni può limitare o vietare, per motivi di ordine pubblico, il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, determinando le zone alle quali il divieto si estende.

Art. 78.
(Ingiunzione per rimborso di spese).

Per il rimborso di spese anticipate, o comunque sostenute per conto di privati, l'autorità marittima emette ingiunzione, resa esecutoria con decreto del pretore competente.

Decorsi venti giorni dalla notificazione dell'ingiunzione al debitore, senza che questi abbia eseguito il pagamento, l'autorità marittima può procedere agli atti esecutivi.

Entro il termine predetto il debitore può fare opposizione al decreto per motivi inerenti all'esistenza del credito o al suo ammontare, previo versamento della somma fissata nell'atto di ingiunzione.

L'opposizione è proposta dinanzi al giudice competente per valore. Il giudice può disporre la sospensione degli atti esecutivi.

Art. 79.
(Navigazione interna).

L'attività amministrativa e la polizia nei porti interni sono disciplinati dal regolamento.

CAPO II

Del pilotaggio

Art. 80.
(Istituzione del servizio di pilotaggio).

Nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi, dove è riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio, è istituita, mediante decreto reale, una corporazione di piloti.

La corporazione ha personalità giuridica, ed è diretta e rappresentata dal capo pilota.

Art. 81.
(Pilotaggio obbligatorio).

Nei luoghi dove ne è riconosciuta l'opportunità, il pilotaggio può essere reso obbligatorio con decreto reale.

Nei luoghi dove il pilotaggio è facoltativo, il direttore marittimo può, per particolari esigenze, renderlo temporaneamente obbligatorio.

Il decreto reale o il provvedimento del direttore marittimo fissano i limiti della zona entro la quale il pilotaggio è obbligatorio.

Art. 82.
(Controllo sulla corporazione dei piloti).

La corporazione dei piloti è sottoposta al controllo delle autorità competenti a norma delle leggi e dei regolamenti speciali.

Il comandante del porto, in particolare, deve periodicamente accertare se la corporazione è provvista dei mezzi tecnici necessari all'espletamento del servizio, e, in caso di insufficienza, deve darne avviso al ministro per le comunicazioni, prendendo, in caso di urgenza, gli opportuni provvedimenti.

Art. 83.
(Cauzione della corporazione dei piloti).

La corporazione dei piloti deve prestare cauzione nella misura e nei modi stabiliti dal regolamento.

Art. 84.
(Patente e registro dei piloti).

I piloti sono provvisti di una patente rilasciata dal capo del compartimento e sono iscritti in uno speciale registro.

Art. 85.
(Tariffe di pilotaggio).

Le tariffe di pilotaggio sono approvate con decreto del ministro per le comunicazioni, sentite le associazioni sindacali interessate.

Art. 86.
(Attribuzioni e obblighi del pilota).

Il pilota suggerisce la rotta e assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla.

Nelle località dove il pilotaggio è obbligatorio, il pilota deve prestare la sua opera fino a quando la nave sia giunta fuori della zona di cui all'articolo 81, o sia ormeggiata nel luogo ad essa assegnato.

Nelle località dove il pilotaggio non è obbligatorio il pilota deve prestare la sua opera fino a quando ne sia richiesto dal comandante della nave.

Art. 87.
(Responsabilità del pilota).

Il pilota risponde dei danni subiti dalla nave durante il pilotaggio, quando venga provato che tali danni sono derivati da inesattezza delle informazioni e indicazioni da lui fornite per la determinazione della rotta.

Art. 88.
(Responsabilità del corpo dei piloti).

Dei danni di cui sono responsabili i piloti, risponde solidalmente la corporazione nei limiti della cauzione.

Art. 89.
(Regolamenti di pilotaggio).

La disciplina del servizio di pilotaggio, l'ordinamento della corporazione, le norme per la gestione della corporazione stessa e per il reclutamento dei piloti, nonchè il regime disciplinare sono stabiliti da leggi o regolamenti.

Le norme per l'esercizio del pilotaggio in ciascun porto sono stabilite da regolamenti speciali, avuto riguardo alle particolari esigenze del luogo.

Art. 90.
(Marittimi abilitati al pilotaggio).

Nelle località di approdo o di transito ove non sia costituita una corporazione di piloti, il comandante del porto può autorizzare altri marittimi a esercitare il pilotaggio.

Il servizio dei marittimi abilitati al pilotaggio è regolato dalle norme di questo capo, in quanto applicabili.

CAPO III

Del rimorchio

Art. 91.
(Istituzione del servizio di rimorchio).

Il servizio di rimorchio nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima non può essere esercitato senza concessione, fatta dal capo del compartimento, secondo le norme del regolamento.

L'autorità predetta determina nell'atto di concessione il numero e le caratteristiche dei mezzi tecnici da adibire al servizio.

Le tariffe relative al servizio sono stabilite dal capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate.

Art. 92.
(Obblighi derivanti dal contratto di rimorchio).

Quando all'armatore del rimorchiatore non è fatta consegna degli elementi da rimorchiare, gli obblighi e le responsabilità derivanti dal contratto di rimorchio si riferiscono esclusivamente alla trazione degli elementi medesimi.

Se le parti non dispongono diversamente, la direzione della rotta e della navigazione s'intende affidata al comandante del rimorchiatore.

Art. 93.
(Responsabilità durante il rimorchio).

L'armatore del rimorchiatore e gli armatori degli elementi rimorchiati sono responsabili rispettivamente dei danni sofferti dagli elementi rimorchiati e dei danni sofferti dal rimorchiatore, a meno che provino che tali danni non sono derivati da cause loro imputabili.

Dei danni sofferti dai terzi durante il rimorchio sono solidalmente responsabili gli armatori degli elementi rimorchiati e l'armatore del rimorchiatore, che non provino che tali danni non sono derivati da cause loro imputabili.

Quando la direzione della navigazione del convoglio è affidata al comandante del rimorchiatore, gli armatori degli elementi rimorchiati, per quanto concerne i danni causati dalle manovre, devono provare esclusivamente, agli effetti del comma precedenti, che i danni non sono derivati da mancata o cattiva esecuzione degli ordini impartiti dal comandante del rimorchiatore. Analoga prova deve fornire l'armatore del rimorchiatore, quando la direzione della navigazione è affidata al comandante di un elemento rimorchiato.

Art. 94.
(Obblighi e responsabilità in caso di consegna al rimorchiatore).

Fermo il disposto dell'articolo precedente, quando è fatta consegna degli elementi rimorchiati all'armatore del rimorchiatore, gli obblighi e le responsabilità di quest'ultimo e dei suoi dipendenti e preposti sono regolati dalle disposizioni sul contratto di trasporto.

Art. 95.
(Soccorso prestato alla nave rimorchiata).

Il rimorchiatore che, al fine di assistere o salvare la nave rimorchiata, presta un'opera eccedente quella normale di rimorchio, ha diritto alle indennità ed al compenso previsti dall'articolo 469.

Art. 96.
(Servizi per l'ordine e la sicurezza del porto).

Oltre che nei casi previsti dall'articolo 64, i rimorchiatori devono esser messi a disposizione delle autorità portuali che lo richiedano per qualsiasi servizio necessario all'ordine e alla sicurezza del porto. I criteri per la determinazione del compenso dovuto in quest'ultimo caso sono fissati dal regolamento.

CAPO IV
Del lavoro portuale

Art. 97.
(Disciplina delle operazioni portuali).

La disciplina e la vigilanza delle operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nel porto sono esercitate dal comandante del porto.

Nei porti, nei quali l'importanza del traffico lo richieda, la disciplina di tali operazioni è affidata ad uffici del lavoro portuale.

Gli uffici del lavoro nei porti marittimi sono istituiti con decreto del ministro per le comunicazioni, previo parere del comandante del porto, sono diretti da un ufficiale di porto, e svolgono la propria attività con l'assistenza di un consiglio del lavoro portuale, costituito a norma del regolamento. La vigilanza sui predetti uffici dei porti marittimi è esercitata dal comandante del porto.

Le norme sulla costituzione degli uffici del lavoro nei porti della navigazione interna sono stabilite dal regolamento.

Art. 98.
(Compagnie portuali).

Nei porti marittimi le maestranze addette alle operazioni portuali sono costituite in compagnie con provvedimento del direttore marittimo, sentito l'ufficio del lavoro portuale. Le compagnie hanno personalità giuridica e sono soggette al controllo dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Salve le eccezioni stabilite dal ministro per le comunicazioni, l'esecuzione delle operazioni portuali è attribuita esclusivamente a tali compagnie.

Art. 99.
(Imprese per operazioni portuali).

L'esercizio di determinate operazioni portuali può essere dal direttore marittimo, su proposta del comandante del porto, concesso ad imprese, in numero determinato secondo le esigenze del traffico.

La concessione può essere data alle stesse compagnie delle maestranze portuali.

In ogni caso l'impresa concessionaria deve avvalersi, per l'esecuzione delle operazioni portuali, esclusivamente delle maestranze costituite nelle compagnie.

Art. 100.
(Tariffe delle operazioni portuali).

Le tariffe per le prestazioni delle compagnie portuali nonchè per quelle delle imprese indicate dall'articolo precedente sono approvate dal direttore marittimo, secondo le norme emanate dal ministro per le comunicazioni.

TITOLO QUARTO
DEL PERSONALE MARITTIMO E DEL PERSONALE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA

CAPO I
Del personale marittimo

Art. 101.
(Organizzazione e disciplina del personale marittimo).

All'organizzazione amministrativa e alla disciplina del personale marittimo provvede l'amministrazione della marina mercantile.

Art. 102.
(Distinzione del personale).

Il personale marittimo comprende:
a) la gente di mare;
b) il personale addetto ai servizi dei porti;
c) il personale tecnico delle costruzioni navali.

Art. 103.
(Categorie della gente di mare).

La gente di mare si divide in tre categorie:

1° personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo;

2° personale addetto ai servizi complementari di bordo;

3° personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera.

Art. 104.
(Personale addetto ai servizi portuali).

Il personale addetto ai servizi dei porti comprende:
1) i piloti;
2) i lavoratori portuali;
3) i palombari in servizio locale;
4) gli ormeggiatori;
5) i barcaioli.

Il ministro per le comunicazioni, in relazione alle caratteristiche ed alle esigenze del traffico, può determinare altre categorie di personale addetto ai servizi dei porti, disciplinandone, ove occorra, i requisiti e l'impiego.

Art. 105.
(Personale tecnico delle costruzioni navali).

Il personale tecnico delle costruzioni navali comprende:
1) gli ingegneri navali;
2) i costruttori navali;
3) i maestri d'ascia e i calafati.

Art. 106.
(Matricola e registri del personale marittimo).

La gente di mare è iscritta in matricole. Il personale addetto ai servizi portuali e il personale tecnico delle costruzioni navali sono iscritti in appositi registri.

Le matricole e i registri sono tenuti dagli uffici di porto.

Art. 107.
(Requisiti per l'iscrizione nelle matricole).

Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani di età non inferiore ai quattordici anni e non superiore ai venticinque, che abbiano i requisiti di idoneità fisica, di condotta morale e di attitudine professionale stabiliti dal regolamento.

I minori di anni quattordici, ma non minori dei dieci, possono essere iscritti quando siano allievi di istituti di educazione marinara.

Il ministro per le comunicazioni può consentire l'immatricolazione di persone di età superiore ai venticinque anni, quando speciali esigenze lo richiedano.

Per l'iscrizione di minori degli anni diciotto è necessario il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela.

Art. 108.
(Iscrizione di italiani non regnicoli).

Il ministro per le comunicazioni può consentire che nelle matricole siano iscritti anche italiani non regnicoli.

Art. 109.
(Documenti di lavoro del personale marittimo).

La gente di mare è munita di un libretto di navigazione. Il personale addetto ai servizi portuali e il personale tecnico delle costruzioni navali sono muniti rispettivamente di un libretto di ricognizione e di un certificato d'iscrizione.

Le forme e gli effetti di tali documenti di lavoro sono stabiliti dal regolamento.

Art. 110.
(Titoli professionali della gente di mare).

Per i servizi di coperta i titoli professionali sono:

a) capitano superiore di lungo corso;
b) capitano di lungo corso;
c) aspirante capitano di lungo corso;
d) allievo capitano di lungo corso;
e) padrone marittimo;
f) marinaio autorizzato;
g) capo barca;
h) conduttore.

Per i servizi di macchina i titoli professionali sono:

a) capitano superiore di macchina;
b) capitano di macchina;
c) aspirante capitano di macchina;
d) allievo capitano di macchina;
e) macchinista navale;
f) fuochista autorizzato;
g) motorista abilitato;
h) marinaio motorista.

Per gli altri servizi di bordo i titoli professionali sono:

a) medico di bordo;
b) marconista.

I requisiti per il conseguimento dei titoli e i limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo sono stabiliti dal regolamento.

Il regolamento determina le altre qualifiche relative all'esercizio della professione marittima e prescrive altresì i requisiti per la specializzazione del personale di coperta nei servizi inerenti all'esercizio della pesca.

Art. 111.
(Rilascio dei documenti di abilitazione).

Il rilascio delle patenti per i titoli professionali marittimi indicati alle lettere *a* e *b* del primo e del secondo comma dell'articolo precedente è di competenza del direttore marittimo.

Il rilascio dei documenti di abilitazione per gli altri titoli professionali è di competenza del capo del compartimento e degli uffici indicati dal regolamento.

Art. 112.
(Collocamento della gente di mare).

Al collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare, destinati a far parte degli equipaggi delle navi, si provvede, nel territorio del Regno, esclusivamente ad opera di appositi uffici istituiti secondo norme stabilite con legge.

Art. 113.
(Divieto di mediazione).

E' vietata la mediazione, anche gratuita, per il collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare destinati a far parte degli equipaggi delle navi.

Qualsiasi compenso corrisposto per un'attività svolta in contrasto con la disposizione del comma precedente può essere ripetuto.

Art. 114.
(Assunzione all'estero).

All'assunzione di personale per la formazione o per il completamento degli equipaggi delle navi nazionali all'estero sovraintende l'autorità consolare.

CAPO II
Del personale della navigazione interna

Art. 115.
(Organizzazione e disciplina del personale).

All'organizzazione amministrativa e alla disciplina del personale della navigazione interna provvedono le autorità preposte all'esercizio della navigazione interna.

Art. 116.
(Distinzione del personale).

Il personale della navigazione interna comprende:

a) il personale navigante;
b) il personale addetto ai servizi dei porti.

Art. 117.
(Matricole, registri e documenti di lavoro del personale).

Il personale navigante è iscritto in matricole, ed è munito di un libretto di navigazione.

Il personale addetto ai servizi dei porti interni è iscritto in appositi registri e munito di un libretto di ricognizione.

Le matricole e i registri sono tenuti dagli uffici di porto.

Le forme e gli effetti dei documenti di lavoro indicati dal primo e secondo comma sono stabiliti dal regolamento.

Art. 118.
(Rinvio).

L'ordinamento del personale della navigazione interna è stabilito dal regolamento.

TITOLO QUINTO
DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLE NAVI

CAPO I
Dell'ammissione della nave alla navigazione

SEZIONE I. — *Dell'individuazione della nave*

Art. 119.
(Navi e galleggianti).

Per nave s'intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro fine.

Le navi si distinguono in maggiori e minori. Sono maggiori le navi alturiere; sono minori le navi costiere, quelle del servizio marittimo dei porti e le navi addette alla navigazione interna.

Le disposizioni che riguardano le navi si applicano, in quanto non sia diversamente disposto, anche ai galleggianti mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne.

Art. 120.
(Ammissione delle navi alla navigazione).

Sono ammesse alla navigazione le navi iscritte nelle matricole o nei registri tenuti dagli uffici competenti, ed abilitate nelle forme previste dal presente codice.

Sono iscritte nelle matricole e nei registri predetti le navi che rispondono ai prescritti requisiti di individuazione e di nazionalità.

Agli effetti dell'iscrizione e a tutti gli altri effetti di legge le navi e i galleggianti addetti alla navigazione marittima sono individuati dalla stazza, dal nome o dal numero, e dal luogo ove ha sede l'ufficio d'iscrizione. Le navi e i galleggianti addetti alla navigazione interna sono individuati dal numero e dalla circoscrizione dove sono iscritti, nonchè dalla stazza nei casi in cui la stazzatura è obbligatoria a norma del regolamento.

Art. 121.
(Stazzatura nel Regno).

La stazzatura è eseguita secondo le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali. Ad essa provvede nel Regno il Registro italiano navale, quale organo tecnico del ministero per le comunicazioni.

I certificati di stazza sono depositati dal Registro presso l'ufficio del porto d'iscrizione della nave.

Art. 122.
(Stazzatura all'estero).

Il ministro per le comunicazioni può autorizzare la stazzatura all'estero delle navi costruite o trasformate in cantieri esteri ovvero provenienti da bandiera estera, quando tali navi debbano compiere uno o più viaggi fra porti stranieri prima di approdare nel Regno.

La stazzatura all'estero può essere eseguita secondo il metodo locale, previa autorizzazione del ministro per le comunicazioni. In tal caso la stazzatura deve essere nuovamente eseguita in via definitiva in un porto del Regno, entro il termine stabilito dal regolamento.

Art. 123.
(Nome delle navi maggiori).

Le navi maggiori sono contraddistinte da un nome.

Il nome deve essere diverso e dissimile da ogni altro già registrato in qualsiasi matricola del Regno. Le norme, alle quali deve attenersi il proprietario nell'imposizione del nome, sono stabilite dal regolamento.

Il cambiamento del nome è sottoposto alla preventiva autorizzazione del ministro per le comunicazioni.

Art. 124.
(Numero e nome delle navi minori e dei galleggianti).

Le navi minori e i galleggianti sono contraddistinti da un numero.

Le navi minori marittime di stazza lorda superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci se a propulsione meccanica, e le navi della navigazione interna in servizio pubblico di linea possono essere contraddistinte, oltre che dal numero, anche da un nome.

Il nome delle navi predette deve essere diverso e dissimile da ogni altro già registrato nella stessa circoscrizione. Le norme, alle quali deve attenersi il proprietario nell'imposizione del nome, sono stabilite dal regolamento.

Art. 125.
(Indicazione dei segni di individuazione sullo scafo).

Il nome o il numero della nave o del galleggiante e l'indicazione del luogo dell'ufficio d'iscrizione devono essere segnati sullo scafo nei modi stabiliti dal regolamento.

SEZIONE II. — *Dei requisiti di nazionalità*

Art. 126.

(Nazionalità dei proprietari di navi italiane).

Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nelle matricole o nei registri indicati dagli articoli 129 e 131 le navi che appartengono, per una quota non inferiore a sedici carati, a cittadini italiani ovvero a società autorizzate.

Sono autorizzate ad avere in proprietà navi italiane le società costituite e aventi la sede di amministrazione nel Regno, relativamente alle quali risulti accertata, a norma del regolamento, la prevalenza degli interessi nazionali nel capitale e negli organi di amministrazione e di direzione.

L'autorizzazione è data dal ministro per le comunicazioni, d'accordo con i ministri per le finanze e per le corporazioni, mediante inclusione della società in apposito elenco tenuto nelle forme stabilite dal regolamento.

Art. 127.

(Stranieri e società equiparati).

Per motivi di interesse nazionale il ministro per le comunicazioni può con decreto, emanato di concerto col ministro per le finanze e con quello per le corporazioni, equiparare ai cittadini e alle società di cui al precedente articolo, stranieri domiciliati o residenti nel Regno da oltre cinque anni e società costituite nel Regno, che non hanno i requisiti di cui all'articolo precedente, nonchè società costituite all'estero, le quali hanno nel Regno la sede dell'amministrazione ovvero l'oggetto principale dell'impresa.

Art. 128.

(Navi iscritte in registri stranieri).

Non possono ottenere l'iscrizione nelle matricole o nei registri nazionali le navi che risultino già iscritte in un registro straniero.

SEZIONE III. — *Dell'iscrizione della nave e della abilitazione alla navigazione.*

Art. 129.

(Iscrizione delle navi e dei galleggianti).

Le navi maggiori sono iscritte nelle matricole tenute dagli uffici di compartimento marittimo e dagli altri uffici a tal fine delegati.

Le navi minori e i galleggianti sono iscritti nei registri tenuti dagli uffici di compartimento e di circondario e dagli altri uffici a tal fine delegati.

Per le navi e i galleggianti addetti alla navigazione interna i registri sono tenuti dagli uffici di porto e dagli altri uffici indicati da leggi o regolamenti.

Art. 130.

(Designazione di rappresentante).

Il proprietario di nave maggiore non domiciliato nel luogo in cui è l'ufficio di iscrizione della nave, deve designare un rappresentante ivi residente, presso il quale, nei confronti dell'autorità marittima, si intende domiciliato.

Nello stesso caso, l'autorità marittima e quella preposta all'esercizio della navigazione interna possono disporre la designazione di un rappresentante da parte del proprietario di nave minore o di galleggiante.

Art. 131.

(Iscrizione di navi e galleggianti destinati alla navigazione in acque straniere).

Le navi e i galleggianti armati all'estero e destinati permanentemente alla navigazione in acque straniere sono iscritti nelle matricole o nei registri tenuti dall'autorità consolare.

Art. 132.

(Abilitazione delle navi alla navigazione).

Le navi iscritte nelle matricole e le navi e i galleggianti iscritti nei registri sono abilitati alla navigazione rispettivamente dall'atto di nazionalità e dalla licenza.

A tale effetto l'atto di nazionalità può essere temporaneamente sostituito da un passavanti provvisorio.

Art. 133.

(Atto di nazionalità).

L'atto di nazionalità è rilasciato in nome del Re dal direttore marittimo nella cui zona la nave maggiore è immatricolata, e, nel caso di cui all'articolo 131, dal console che ne ha ricevuto la iscrizione.

L'atto di nazionalità enuncia il nome, il tipo e le caratteristiche principali, la stazza lorda e netta della nave, il nome del proprietario, l'ufficio di immatricolazione.

Art. 134.

(Rinnovazione dell'atto di nazionalità).

L'atto di nazionalità deve essere rinnovato qualora vengano mutati il nome o la stazza, ovvero il tipo o le caratteristiche principali della nave.

Art. 135.

(Rilascio del passavanti provvisorio).

Il passavanti provvisorio è rilasciato, in caso di urgenza, alle navi di nuova costruzione che siano immatricolate nel Regno o all'estero, e, anche prima dell'immatricolazione, alle navi provenienti da bandiera estera, che rispondano ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nelle matricole. Il passavanti è rilasciato inoltre alle navi il cui atto di nazionalità sia andato smarrito o distrutto.

Il passavanti è rilasciato nel Regno dagli uffici marittimi presso i quali sono tenute le matricole, e all'estero dagli uffici consolari.

Le autorità predette fissano la durata della validità del passavanti, in rapporto al tempo necessario per il rilascio dell'atto di nazionalità.

Art. 136.

(Licenza delle navi minori e dei galleggianti).

La licenza è rilasciata dall'autorità che tiene il registro di iscrizione della nave minore o del galleggiante.

Le modalità per il rilascio delle licenze alle navi ed ai galleggianti addetti alla navigazione in acque

interne comunicanti con porti marittimi sono stabilite dall'autorità competente d'accordo con quella marittima.

Art. 137.
(*Rinnovazione della licenza*).

In caso di mutamento del proprietario, nonchè di cambiamento del numero, della stazza, del tipo o delle caratteristiche principali della nave o del galleggiante, la licenza deve essere rinnovata.

Art. 138.
(*Uso della bandiera*).

Le navi nazionali inalberano la bandiera italiana.

SEZIONE IV. — *Della dismissione della bandiera e della cancellazione dai registri*

Art. 139.
(*Autorizzazione alla dismissione della bandiera in caso di alienazione*).

Il proprietario che intende alienare la nave a straniero deve farne denuncia all'ufficio d'iscrizione della nave, se la nave si trova nel Regno, all'autorità consolare all'estero.

L'autorità che riceve la denuncia promuove l'autorizzazione a dismettere la bandiera da parte del ministro per le comunicazioni e procede alla pubblicazione della denuncia mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel giornale degli annunzi giudiziari, invitando gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti.

Se entro il termine predetto sono promosse opposizioni, o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave, l'autorizzazione non può essere data al proprietario fintanto che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti, o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario stesso abbia eseguito le provvidenze, disposte dall'autorità giudiziaria su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

L'autorità, che consegna il documento di autorizzazione, ritira i documenti di bordo.

Art. 140.
(*Autorizzazione alla dismissione della bandiera nei casi di successione, di aggiudicazione o di perdita di nazionalità del proprietario*).

Quando una nave nazionale pervenga ad uno straniero per successione a causa di morte, l'erede o il legatario, entro sessanta giorni dall'accettazione dell'eredità o dall'acquisto del legato, deve farne denuncia all'ufficio d'iscrizione della nave o, all'estero, all'autorità consolare.

L'autorità predetta promuove l'autorizzazione a dismettere la bandiera e procede a norma del secondo, terzo e quarto comma all'articolo precedente.

Parimenti la stessa autorità promuove l'autorizzazione quando, in mancanza di denuncia, venga a conoscenza di uno dei fatti indicati dal primo comma, provvedendo a tal fine all'affissione negli uffici di porto e alla pubblicazione nel giornale degli annunzi giudiziari di un avviso col quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti, e procedendo quindi a norma del terzo e quarto comma dell'articolo precedente.

Se l'autorizzazione è negata, l'ufficio d'iscrizione promuove la vendita giudiziale della nave.

Le stesse norme si applicano nel caso di aggiudicazione della nave a straniero, e nel caso che il proprietario della nave perda la cittadinanza italiana. Il termine per la denuncia decorre rispettivamente dal giorno dell'aggiudicazione e dal giorno della perdita della cittadinanza italiana.

Art. 141.
(*Eccedenza di quote in proprietà di stranieri, superiore agli otto carati*).

Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di stranieri o società, che non si trovano nelle condizioni prescritte dagli articoli 126 e 127, venga a superare gli otto carati, ma non raggiunga i sedici, devono, entro sei mesi dal giorno in cui l'eccedenza si è verificata, essere cedute a persone o società, che si trovino nelle condizioni prescritte, tanti carati quanti sono quelli che, per trasferimento di proprietà o per perdite dei requisiti da parte dei titolari, hanno determinato tale eccedenza.

Trascorso il detto termine senza che la cessione abbia avuto luogo, l'ufficio di iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, fino a concorrenza del numero necessario a ristabilire i requisiti di nazionalità prescritti dalla legge, a cominciare dalle quote che per ultime hanno concorso all'eccedenza.

Art. 142.
(*Eccedenza di quote in proprietà di stranieri superiore ai sedici carati*).

Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di stranieri o di società, che non si trovano nelle condizioni previste dagli articoli 126 e 127, venga a superare i sedici carati, l'ufficio d'iscrizione della nave promuove l'autorizzazione a dismettere la bandiera, e procede all'affissione negli uffici del porto e alla pubblicazione sul giornale degli annunci giudiziali di un avviso con il quale si invitano gli interessati a fare valere entro sessanta giorni i loro diritti.

Se, entro il detto termine, sono promosse opposizioni ovvero se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave si applica il disposto del terzo comma dell'articolo 139.

In tutti i casi l'autorizzazione può essere negata dal ministro per le comunicazioni, quando la partecipazione non raggiunga la totalità dei carati.

Se, nel caso previsto dal comma precedente l'autorizzazione è stata negata, ovvero se non è stata data entro un anno dal trasferimento della proprietà delle quote della nave, l'ufficio d'iscrizione promuove la vendita giudiziale.

Art. 143.
(Demolizione volontaria della nave).

Il proprietario che intende procedere alla demolizione della nave deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione, se la nave si trova nel Regno, o all'autorità consolare se si trova all'estero, consegnando i documenti di bordo. L'autorità provvede alla pubblicazione della dichiarazione nelle forme previste dall'articolo 139.

Se, entro sessanta giorni da tale pubblicazione sono promosse opposizioni dai creditori, ovvero se risulta l'esistenza di diritti reali, o di garanzia sulla nave, l'autorizzazione non può essere data fintanto che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti, o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario stesso abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità giudiziaria per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

Tuttavia la demolizione può senz'altro essere autorizzata quando sia necessaria per ragioni di urgenza, accertate dal Registro italiano navale nel Regno o dall'autorità consolare all'estero.

Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano alle navi minori di stazza lorda inferiore alle venticinque tonnellate, se a vela, e alle dieci se a propulsione meccanica, nè ai galleggianti.

Art. 144.
(Riparazioni o demolizione per ordine dell'autorità o d'ufficio).

Quando, a giudizio del Registro italiano o, per le navi e i galleggianti del servizio marittimo dei porti, della commissione prevista dal regolamento, la nave non sia più adatta all'uso cui è destinata, l'ufficio d'iscrizione della nave fissa al proprietario un termine per l'esecuzione dei lavori occorrenti alla riparazione o per la destinazione della nave stessa ad altro uso previsto dalla legge.

Quando non sia possibile la riparazione della nave o la destinazione ad altro uso ovvero quando, in caso di mancata esecuzione dei lavori nel termine stabilito, ciò sia ritenuto opportuno, l'autorità ordina la demolizione fissando un termine per eseguirla.

Qualora il proprietario non provveda tempestivamente, l'autorità predetta fa eseguire la demolizione d'ufficio a spese del proprietario stesso.

Art. 145.
(Perdita presunta).

Trascorsi quattro mesi dal giorno dell'ultima notizia se si tratta di nave a propulsione meccanica, ovvero otto mesi se si tratta di veliero, la nave si presume perita nel giorno successivo a quello cui risale l'ultima notizia.

Art. 146.
(Cancellazione della nave dal registro d'iscrizione).

La nave è cancellata dal registro d'iscrizione quando:

a) è perita o si presume perita;
b) è stata demolita;
c) ha perduto i prescritti requisiti di nazionalità;
d) è stata iscritta in un registro straniero.

La nave maggiore è cancellata dalla matricola anche quando ne è stata ottenuta l'iscrizione nei registri delle navi minori e dei galleggianti. Parimenti la nave minore è cancellata dal relativo registro, quando è stata iscritta nella matricola delle navi maggiori.

All'atto della cancellazione l'autorità ritira i documenti della nave.

CAPO II

Della navigabilità della nave

Art. 147.
(Condizioni di navigabilità).

La nave che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente armata ed equipaggiata, atta all'impiego al quale è destinata.

Con leggi o regolamenti sono stabiliti i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo la loro categoria e secondo la specie di navigazione cui sono adibite, per quanto riguarda:

a) struttura degli scafi e sistemazione interna;
b) galleggiabilità, stabilità e linea di massimo carico;
c) organi di propulsione e di governo;
d) condizioni di igiene e di abitabilità degli alloggi degli equipaggi.

Le stesse norme prescrivono inoltre le dotazioni di apparecchi, attrezzi, arredi, strumenti ed installazioni di bordo, nonchè quelle dei mezzi di segnalazione, di salvataggio, di prevenzione e di estinzione degli incendi.

Con leggi o regolamenti sono stabiliti del pari i requisiti ai quali devono rispondere e le prescrizioni alle quali devono attenersi le navi adibite al trasporto di passeggeri nonchè quelle addette al trasporto di speciali categorie di merci; e sono altresì disciplinati i servizi di bordo.

L'esistenza dei requisiti e delle dotazioni è fatta constare con i documenti previsti dalle norme predette.

Art. 148.
(Visite ed ispezioni).

Sull'osservanza delle prescrizioni indicate nell'articolo precedente vigilano nel Regno le autorità marittime e quelle preposte all'esercizio della navigazione interna, e all'estero le autorità consolari. Dette autorità provvedono che siano eseguite, a spese dell'armatore, le ispezioni e le visite ordinarie prescritte, nonchè ispezioni e visite straordinarie quando lo ritengano opportuno o si siano verificate avarie le quali possano menomare la navigabilità della nave o il funzionamento dei suoi organi.

Le autorità marittime e quelle consolari devono inoltre disporre ispezioni e visite straordinarie quando ne vengano richieste dalle associazioni sindacali interessate. Possono altresì disporre ispezioni e visite straordinarie quando ne siano richieste da almeno un terzo dell'equipaggio. In entrambi i casi, ove le richieste risultino ingiustificate, le spese relative sono a carico dei richiedenti.

Art. 149.

(Attribuzioni del Registro per l'accertamento della navigabilità).

Alle visite ed ispezioni per l'accertamento e il controllo delle condizioni di navigabilità di cui alle lettere *a, b, c,* dell'articolo 147 provvede il Registro italiano navale, nei casi e con le modalità stabilite da leggi o da regolamenti.

Il Registro provvede altresì all'assegnazione della linea di massimo carico.

Art. 150.

(Classificazione delle navi).

Alla classificazione delle navi provvede il Registro italiano navale, secondo le modalità stabilite da leggi o da regolamenti.

Tali norme determinano altresì le categorie di navi per le quali la classificazione è obbligatoria.

Art. 151.

(Efficacia probatoria dei certificati del Registro).

I certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciata dal Registro fanno fede fino a prova contraria.

CAPO III

Dei documenti di bordo

Art. 152.

(Carte, libri e altri documenti).

Le carte di bordo sono per le navi maggiori l'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio, per le navi minori e i galleggianti, la licenza.

Oltre i documenti predetti, le navi maggiori devono avere a bordo:

a) il certificato di stazza; il certificato di classe, quando la classificazione è obbligatoria, o quello di navigabilità; i certificati di bordo libero e di galleggiabilità; i certificati di visita;

b) i documenti doganali e sanitarii;

c) il giornale nautico;

d) gli altri libri e documenti prescritti da leggi o regolamenti.

Oltre la licenza, le navi minori e i galleggianti devono avere a bordo gli altri documenti prescritti dal presente codice, da leggi o da regolamenti.

Art. 153.

(Contenuto del ruolo di equipaggio).

Il ruolo di equipaggio deve contenere:

1) l'indicazione della data di armamento e di quella di disarmamento;

2) il nome dell'armatore;

3) l'indicazione del rappresentante dell'armatore nominato a sensi dell'articolo 247;

4) l'elenco delle persone dell'equipaggio, con l'indicazione del contratto collettivo in base al quale sono arruolate, nonchè della qualifica e della retribuzione fissata nel contratto di arruolamento;

5) la descrizione delle armi e delle munizioni in dotazione della nave;

6) il numero dei passeggeri.

Art. 154.

(Annotazioni e iscrizioni sul ruolo di equipaggio).

Sul ruolo di equipaggio si annotano:

1) i contratti di assicurazione della nave;

2) le visite del Registro navale italiano per l'accertamento della navigabilità;

3) il pagamento delle tasse e dei diritti marittimi;

4) i testamenti ricevuti dal comandante durante il viaggio.

Sul ruolo inoltre si iscrivono gli atti redatti dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale dello stato civile.

Art. 155.

(Annotazioni sulla licenza).

Per le navi marittime minori, le indicazioni di cui ai nn. 1, 2, 3 e 4 dell'articolo 153 sono, a tutti gli effetti previsti dal presente codice, dalle leggi e dai regolamenti speciali, inserite nella licenza.

Nella licenza delle navi marittime minori, di stazza lorda superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, sono inserite altresì l'indicazione di cui al n. 6 dell'articolo predetto e le annotazioni di cui ai nn. 1, 2, 3 e 4 dell'articolo 154.

Per le navi addette alla navigazione interna le indicazioni e le annotazioni da iscrivere nella licenza sono stabilite dal regolamento.

Art. 156.

(Giornale nautico).

Il giornale nautico è diviso nei libri seguenti:

a) inventario di bordo;

b) giornale generale e di contabilità;

c) giornale di navigazione;

d) giornale di carico o giornale di pesca, secondo la destinazione della nave.

Art. 157.

(Contenuto del giornale nautico).

Nell'inventario di bordo sono descritti gli attrezzi e gli altri oggetti di corredo e di armamento della nave.

Sul giornale generale e di contabilità sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti, i reati commessi a bordo e le misure disciplinari adottate, i testamenti ricevuti nonchè gli atti e processi verbali compilati dal comandante nell'esercizio delle funzioni di ufficiale di stato civile, le deliberazioni prese per la salvezza della nave ed in genere gli avvenimenti straordinari verificatisi durante il viaggio.

Sul giornale di navigazione sono annotati la rotta seguita e il cammino percorso, le osservazioni meteorologiche, le rilevazioni e le manovre relative, ed in genere tutti i fatti inerenti alla navigazione.

Sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci stesse, del numero e delle marche dei colli, della rispettiva collocazione nelle stive, della data e del luogo di carico e del luogo di destinazione, del nome del caricatore e di quello del destinatario, della data e del luogo di riconsegna.

Sul giornale di pesca sono annotati la profondità delle acque dove si effettua la pesca, la rotta seguita e le condizioni meteorologiche, la quantità complessiva del pesce pescato, le specie di questo e la prevalenza tra le medesime, e in genere ogni altra indicazione relativa alla pesca.

Art. 158.
(Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico).

Le navi a propulsione meccanica devono essere provviste del giornale di macchina.

Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono esser provviste del giornale radiotelegrafico.

Art. 159.
(Libri di bordo delle navi minori).

Le navi minori marittime di stazza lorda superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci se a propulsione meccanica, devono essere provviste dell'inventario di bordo.

Le navi addette alla navigazione interna, indicate a tal fine dal regolamento, devono essere provviste dell'inventario; e, quando siano adibite a servizi pubblici, devono essere provviste del giornale di bordo, formato con le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 160.
(Norme per la tenuta dei libri di bordo).

Le norme per la vidimazione e la tenuta dei libri di bordo e per le relative annotazioni sono stabilite dal regolamento.

TITOLO SESTO
DELLA POLIZIA MARITTIMA

CAPO I
Della partenza e dell'arrivo delle navi

Art. 161.
(Visto sulle carte di bordo).

Prima della partenza, il comandante della nave deve curare che il comandante del porto restituisca le carte di bordo consegnategli all'arrivo, apponendo il visto sul ruolo di equipaggio o sulla licenza.

L'autorità predetta non può apporre il visto nè consegnare le carte se l'armatore e il comandante della nave non hanno adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia e da quelle per la sicurezza della navigazione nonchè dalle norme sanitarie o doganali, e se non hanno provveduto al pagamento delle tasse e dei diritti marittimi, delle retribuzioni di pilotaggio, e delle eventuali multe o ammende.

Art. 162.
(Rilascio delle spedizioni).

Il comandante del porto non può rilasciare le spedizioni se l'armatore e il comandante della nave non hanno adempiuto ai loro obblighi per quanto concerne le visite e l'esecuzione dei lavori ordinati in seguito a queste dalla competente autorità.

Art. 163.
(Nota di informazioni all'autorità marittima).

All'arrivo in un porto del Regno, anche in caso di rilascio volontario o forzato, il comandante della nave deve, entro ventiquattr'ore, far consegnare all'ufficio di porto una nota, dalla quale risulti il nome, la nazionalità, il tonnellaggio e la linea d'immersione della nave, il nome dell'armatore e quello del raccomandatario, la qualità e la quantità del carico, il numero delle persone dell'equipaggio e l'elenco dei passeggieri.

Art. 164.
(Consegna delle carte di bordo e vidimazione del giornale nautico).

Il comandante della nave è obbligato a presentarsi, subito dopo l'arrivo, al comandante del porto o all'autorità consolare, ed a consegnare, entro le ventiquattro ore, le carte di bordo, nonchè ad esibire il giornale nautico per la vidimazione.

L'ufficiale di porto, che procede alla vidimazione, raccoglie la dichiarazione di avaria del comandante e, se non vi è dichiarazione, ne fa risultare nel giornale stesso la mancanza.

In caso di legittimo impedimento, il comandante della nave può farsi sostituire dal comandante in seconda o dal primo ufficiale.

Il regolamento stabilisce norme speciali per le navi addette ai servizi locali e per le navi da pesca.

Art. 165.
(Denunzia di avvenimenti straordinari).

Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari relativi alla nave, alle persone che erano a bordo, o al carico, il comandante della nave all'arrivo in porto deve farne denunzia al comandante del porto o alla autorità consolare, allegando un estratto del giornale nautico con le relative annotazioni.

Se la nave non è provvista di giornale, o se sul giornale non è stata fatta annotazione, l'autorità marittima o consolare riceve la dichiarazione giurata del comandante e ne redige processo verbale.

Le autorità predette procedono immediatamente ad investigazioni sommarie sui fatti denunziati e sulle loro cause, trasmettendo senza indugio gli atti relativi all'autorità giudiziaria competente, a norma degli articoli 294 e 562, a eseguire la verifica della relazione di mare.

Art. 166.
(Informazioni eventuali circa il viaggio).

Il comandante della nave è tenuto a fornire all'autorità marittima o consolare le informazioni che gli siano richieste circa il viaggio.

E' inoltre tenuto, su richiesta, a presentare alle predette autorità, per gli accertamenti che queste credano opportuni, componenti dell'equipaggio e passeggeri.

Art. 167.
(Navi straniere).

Se accordi internazionali non dispongono diversamente, le disposizioni del presente capo si applicano anche alle navi straniere, che approdano nei porti del Regno.

Tuttavia, a condizioni di reciprocità, il comandante della nave straniera può consegnare le carte di bordo al proprio console anzichè all'autorità marittima locale; in tal caso egli deve, entro ventiquattro ore dall'arrivo, far pervenire alla detta autorità un certificato del console attestante l'avvenuto deposito delle carte.

CAPO II

Della polizia di bordo e della navigazione

Art. 168.
(Autorità del comandante).

Tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all'autorità del comandante della nave.

Art. 169.
(Disciplina di bordo).

I componenti dell'equipaggio devono prestare obbedienza ai superiori e uniformarsi alle loro istruzioni per il servizio e la disciplina di bordo.

Contro i provvedimenti che concernono l'esercizio della loro attività, i componenti dell'equipaggio possono presentare reclamo al comandante del porto o all'autorità consolare; e il comandante della nave non può impedire che chi intende proporre reclamo si presenti alle predette autorità, salvo che urgenti esigenze del servizio richiedano la presenza del marittimo a bordo.

Art. 170.
(Autorizzazione per scendere a terra).

I componenti dell'equipaggio non possono scendere a terra senza autorizzazione del comandante o di chi ne fa le veci.

Art. 171.
(Deficienza delle razioni di viveri).

Il comandante del porto e l'autorità consolare, quando ne vengano richiesti dalle associazioni sindacali interessate o da almeno un quinto dell'equipaggio, devono provvedere ad accertare la qualità e la quantità delle razioni di viveri corrisposte all'equipaggio.

Se sono riscontrate deficienze, le autorità predette ordinano al comandante di prendere immediatamente le misure opportune; e in caso di mancata esecuzione provvedono d'ufficio, procurando la somma necessaria con prestito garantito da ipoteca sulla nave, ovvero con la vendita o il pegno di attrezzi o arredi non indispensabili per la sicura navigazione o di cose caricate, dato preventivo avviso rispettivamente all'armatore e, quando sia possibile, agli aventi diritto alle cose predette.

Analoghi provvedimenti devono prendere l'autorità marittima e quella consolare in caso di reclamo di passeggeri per deficienza delle razioni di viveri ad essi corrisposte.

Art. 172.
(Obblighi dell'equipaggio in caso di pericolo).

I componenti dell'equipaggio devono cooperare alla salvezza della nave, delle persone imbarcate e del carico fino a quando il comandante abbia dato l'ordine di abbandonare la nave.

Art. 173.
(Obbligo dei marittimi di cooperare al ricupero).

In caso di naufragio della nave, i marittimi che ne componevano l'equipaggio, ove ne siano richiesti immediatamente dopo il sinistro dal comandante o dall'autorità marittima, sono tenuti a prestare la loro opera per il ricupero dei relitti.

Art. 174.
(Imbarco di passeggeri infermi).

L'imbarco di passeggeri manifestamente affetti da malattie gravi o comunque pericolose per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo è sottoposto ad autorizzazione da rilasciarsi nei modi stabiliti dal regolamento.

A norma del regolamento stesso può essere vietato per ragioni sanitarie, dalla competente autorità, l'imbarco di altre persone oltre quelle indicate nel comma precedente.

Art. 175.
(Imbarco di armi e munizioni da guerra o di gas tossici).

L'imbarco di armi e munizioni da guerra o di gas tossici non può essere effettuato senza l'autorizzazione del comandante del porto o dell'autorità consolare.

Art. 176.
(Imbarco di merci vietate e pericolose).

Quando sono imbarcate cose di cui il trasporto è vietato da norme di polizia, il comandante della nave deve, secondo i casi, disporre che esse siano sbarcate ovvero rese inoffensive o distrutte, se non sia possibile custodirle convenientemente fino all'arrivo nel primo porto di approdo.

Gli stessi provvedimenti il comandante deve prendere quando siano imbarcate cose di cui il trasporto, pur non essendo vietato da norme di polizia, sia o divenga in corso di navigazione pericoloso o nocivo per la nave, per le persone o per il carico, se non sia possibile custodire le cose stesse fino all'arrivo nel porto di destinazione.

Tali merci, quando siano custodite fino al porto di primo approdo, devono essere dal comandante della nave consegnate al comandante del porto o all'autorità consolare.

Art. 177.
(Custodia di oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio).

In caso di morte o scomparizione avvenuta durante il viaggio, gli oggetti appartenenti alle persone morte o scomparse sono custoditi dal comandante della nave fino al porto di primo approdo ed ivi consegnati al comandante del porto o all'autorità consolare.

Le predette autorità provvedono a che sia dato avviso del fatto nei modi stabiliti dal regolamento. Decorso l'anno da tale avviso, o anche prima se la deperibilità delle cose lo richieda, le medesime autorità provvedono alla vendita delle cose e al deposito del ricavato per conto di chi spetta.

Decorsi cinque anni dall'avviso, senza che gli interessati abbiano fatto valere i propri diritti, la somma è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara.

Le modalità per la vendita e per il deposito sono stabilite dal regolamento.

Art. 178.

(Marittimi soggetti a obblighi di leva).

I componenti dell'equipaggio soggetti a obblighi di leva o richiamati alle armi non possono essere sbarcati in paese estero senza autorizzazione della competente autorità, a meno che non vengano arruolati su altra nave nazionale diretta nel Regno.

Art. 179.

(Rimpatrio di cittadini italiani).

Nelle località estere ove non risieda un'autorità consolare il comandante della nave deve dare ricovero a bordo ai marittimi italiani che si trovassero abbandonati.

Deve inoltre accogliere a bordo, nei limiti delle possibilità di imbarco e di custodia, ogni altro cittadino o suddito italiano che per qualsiasi motivo l'autorità consolare ritenga opportuno di fare rimpatriare.

Il regolamento stabilisce le modalità relative al ricovero ed al rimpatrio, anche per quanto concerne il rimborso delle spese di mantenimento e di trasporto.

Art. 180.

(Divieto di asilo).

Il comandante della nave non può in paese estero concedere asilo a bordo a persone, anche se cittadini o sudditi italiani, ricercate dalla competente autorità per aver commesso un reato comune.

Art. 181.

(Perdita di carte di bordo).

In caso di perdita di carte di bordo, il comandante della nave deve nel primo porto di approdo farne denuncia al comandante del porto, o all'autorità consolare.

Le autorità predette rilasciano al comandante, nelle forme stabilite dal regolamento, carte provvisorie per proseguire la navigazione.

Art. 182.

(Polizia esercitata dalle navi da guerra).

In alto mare, nel mare territoriale, e nei porti esteri dove non sia un'autorità consolare, la polizia sulle navi mercantili nazionali è esercitata dalle navi da guerra italiane.

A tal fine, i comandanti delle navi da guerra possono richiedere alle navi mercantili informazioni di qualsiasi genere, nonchè procedere a visita delle medesime e ad ispezione delle carte di bordo; in caso di gravi irregolarità possono condurre le navi predette per gli opportuni provvedimenti in un porto dello Stato, o nel porto estero più vicino in cui risieda un'autorità consolare.

Nei porti ove risiede un'autorità consolare le navi da guerra italiane esercitano la polizia, a norma dei comma precedenti, su richiesta dell'autorità medesima.

Art. 183.

(Inchiesta di bandiera).

Le navi mercantili nazionali devono obbedire all'intimazione di fermata delle navi da guerra di potenze amiche, giustificando, se richieste, la propria nazionalità.

Art. 184.

(Nave sospetta di tratta di schiavi).

La nave da guerra italiana, che incontri in alto mare o anche in mare territoriale estero una nave nazionale sospetta di attendere alla tratta di schiavi, può catturarla e condurla nei porti dello Stato o nel porto estero più vicino, in cui risieda un'autorità consolare.

TITOLO SETTIMO

DEGLI ATTI DI STATO CIVILE IN CORSO DI NAVIGAZIONE

Art. 185.

(Funzioni di ufficiale dello stato civile).

Durante la navigazione, il comandante della nave marittima esercita le funzioni di ufficiale dello stato civile, secondo le disposizioni sull'ordinamento dello stato civile.

Le stesse funzioni il comandante esercita anche quando la nave trovasi ancorata in un porto, se sia impossibile promuovere l'intervento della competente autorità nel Regno, o di quella consolare all'estero.

Art. 186.

(Matrimonio in extremis).

Il comandante della nave marittima può procedere alla celebrazione del matrimonio nel caso e con le forme di cui all'articolo 99, libro I, codice civile.

Art. 187.

(Atti di stato civile compilati a bordo).

Gli atti di stato civile compilati a bordo delle navi devono essere iscritti sul ruolo di equipaggio.

Delle circostanze che hanno dato luogo alla compilazione degli atti, nonchè dell'avvenuta iscrizione dei medesimi sul ruolo di equipaggio, deve essere fatta menzione nel giornale generale e di contabilità.

Art. 188.

(Scomparizione in mare).

Quando di una persona scomparsa da bordo non sia possibile ricuperare il cadavere, il comandante della nave fa constare con processo verbale le circostanze della scomparizione e le ricerche effettuate.

Il processo verbale deve essere iscritto sul ruolo di equipaggio.

Dei fatti che hanno dato luogo alla compilazione del processo verbale, nonchè dell'eseguita iscrizione di questo sul ruolo di equipaggio, deve essere fatta menzione nel giornale generale.

Art. 189.

(Consegna degli atti alla autorità marittima o consolare).

Copia degli atti di stato civile e dei processi verbali di scomparizione compilati a bordo deve essere dal comandante della nave consegnata in duplice esemplare nel primo porto di approdo al comandante del porto o all'autorità consolare unitamente ad un estratto, del pari in duplice esemplare, delle relative annotazioni nel giornale generale.

Art. 190.
(Attribuzioni delle autorità marittime e consolari).

Se la nave non è provvista del ruolo di equipaggio e del giornale generale, dei fatti che danno luogo alla compilazione degli atti di stato civile e dei processi verbali di scomparizione, il comandante deve fare dichiarazione nel primo porto di approdo al comandante del porto o all'autorità consolare.

Le autorità predette raccolgono con processo verbale la dichiarazione del comandante e quella dei testimoni, inserendo nel verbale medesimo le enunciazioni prescritte per la compilazione degli atti di stato civile ovvero indicando le circostanze della scomparizione a norma dell'articolo 188.

Analogamente procedono le autorità marittime e consolari quando all'approdo di una nave rilevino l'omessa compilazione degli atti predetti, facendo constare in tal caso nel processo verbale i motivi della omissione.

Art. 191.
(Processi verbali di scomparizione in caso di naufragio).

In caso di naufragio, alla compilazione dei processi verbali di scomparizione provvedono le autorità marittime o consolari.

I processi verbali anzidetti sono compilati dal capo del circondario nella circoscrizione del quale è accaduto il sinistro, se questo è avvenuto in acque territoriali, o diversamente dal comandante del porto nel quale approda la maggior parte dei naufraghi. Se nessun naufrago approda, ovvero si tratta di perdita presunta, gli atti sono compilati dal comandante del porto di iscrizione della nave.

Nei processi verbali, le autorità predette fanno constare le dichiarazioni dei naufraghi, e, in caso di perdita presunta, l'accertamento degli estremi previsti dall'articolo 145; dichiarano inoltre se a loro giudizio le persone scomparse debbano in base alle circostanze, ritenersi perite.

Art. 192.
(Trasmissione degli atti alle autorità competenti).

Le autorità marittime o consolari trasmettono alle autorità, competenti a norma delle disposizioni sull'ordinamento dello stato civile, un esemplare delle copie degli atti di stato civile e dei relativi estratti del giornale generale, consegnati dai comandanti delle navi; al procuratore del Re un esemplare delle copie dei processi verbali di scomparizione e dei relativi estratti del giornale generale.

Analogamente trasmettono alle predette autorità copia dei processi verbali compilati a norma degli articoli precedenti.

Art. 193.
(Conseguenze della scomparizione in mare).

Nei casi di scomparizione da bordo per caduta in mare, nei quali ricorrano gli estremi di morte senza rinvenimento del cadavere previsti dall'articolo 145 dell'ordinamento dello stato civile, e nei casi di scomparizione per naufragio, nei quali a giudizio dell'autorità marittima o consolare le persone scomparse debbano ritenersi perite, il procuratore del Re, ottenuta l'autorizzazione del tribunale, provvede a far trascrivere il processo verbale nel registro delle morti.

Negli altri casi di scomparizione da bordo o per naufragio, il procuratore del Re, ottenuta l'autorizzazione del tribunale, trasmette il processo verbale alla competente autorità per l'annotazione nel registro delle nascite. In tali casi le conseguenze della scomparizione sono regolate dalle disposizioni del libro I, tit. IV, capo II, codice civile, e, decorsi due anni dall'avvenimento, viene dichiarata la morte presunta a norma dell'articolo 57, n. 3, dello stesso codice, su istanza del pubblico ministero o di alcuna delle persone a ciò legittimate.

Art. 194.
(Autorizzazione del tribunale).

Le autorizzazioni di cui all'articolo precedente sono date dal tribunale con decreto, assunte, ove sia ritenuto necessario, le informazioni del caso.

TITOLO OTTAVO
DISPOSIZIONI SPECIALI

CAPO I
Della navigazione da diporto

Art. 195.
(Comando di navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate).

Le navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate possono essere comandate da chi ne sia proprietario, abbia compiuto i diciotto anni di età ed ottenuta l'abilitazione al comando, secondo le norme stabilite dal regolamento. Tuttavia i detti requisiti non sono necessari per il comando delle navi a vela di stazza lorda non superiore alle tre tonnellate.

L'abilitazione prevista dal comma precedente può essere rilasciata dalle associazioni nautiche, autorizzate dal ministro per le comunicazioni secondo le norme del regolamento, ai propri soci, tanto per le navi di proprietà di questi quanto per quelle appartenenti alle associazioni stesse.

I minori dei diciotto anni, ma non dei quattordici, possono, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela, essere ammessi al comando di navi di stazza lorda superiore alle tre tonnellate.

Art. 196.
(Guida di navi da diporto a motore di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate).

Le navi da diporto a motore di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate possono essere condotte da chi abbia compiuto i diciotto anni di età ed ottenuta l'abilitazione stabilita dal regolamento. Tali requisiti non sono necessari per condurre navi munite di motore di cilindrata non superiore ai cinquecento centimetri cubi, se a scoppio, o di potenza non superiore a undici cavalli vapore, ove si tratti di motore di altro tipo.

Art. 197.

(Personale di camera e di famiglia)

Sulle navi da diporto di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate possono essere imbarcati, in qualità di personale di camera e di famiglia, persone non appartenenti alla gente di mare, purchè già al servizio del proprietario della nave.

Art. 198.

(Costruzione di navi da diporto ad opera di soci di associazioni nautiche riconosciute).

I soci delle associazioni nautiche riconosciute possono progettare e costruire navi da diporto di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate.

Art. 199.

(Partecipazione a gare di navi sprovviste di licenza).

Le navi da diporto di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate possono essere ammesse a partecipare a gare, organizzate da associazioni sportive, anche se non siano abilitate alla navigazione ai sensi del presente codice, purchè munite di certificato di iscrizione ad associazione sportiva nazionale o straniera, dichiarato valido a tale effetto dal ministro per le comunicazioni, secondo le norme del regolamento.

Art. 200.

(Pesca con navi da diporto).

Alle navi da diporto è consentito l'esercizio della pesca, purchè questa non venga esercitata a scopo di lucro.

Il regolamento stabilisce le modalità con le quali le navi predette possono esercitare la pesca.

CAPO II

Della pesca marittima

Art. 201.

(Pesca marittima).

E' considerata pesca marittima, oltre quella che si esercita nel mare, la pesca nell'ambito del demanio marittimo e quella nei bacini di acqua salsa o salmastra di proprietà privata, anche se non comunicanti permanentemente col mare.

Art. 202.

(Categorie della pesca).

La pesca si distingue, secondo i criteri stabiliti dal regolamento, in pesca limitata, pesca mediterranea, pesca oltre gli stretti.

Il regolamento stabilisce inoltre i requisiti delle navi per le diverse categorie di pesca.

Art. 203.

(Riserva della pesca ai cittadini).

La pesca nel mare territoriale è riservata ai cittadini italiani e alle navi da pesca nazionali, salvo speciali convenzioni internazionali.

Tuttavia con decreto reale possono essere autorizzati cittadini e navi di Stati, con i quali non esistano tali convenzioni, ad esercitare la pesca nelle acque predette.

Art. 204.

(Concessioni di tonnare e di altri impianti fissi da pesca).

Le disposizioni riguardanti le concessioni di beni del demanio marittimo si applicano anche allo stabilimento di tonnare e di altri impianti da pesca fissi, o di opere per l'allevamento dei pesci, dei crostacei e dei molluschi, allo sfruttamento dei banchi di corallo o di spugne, e in genere ad ogni occupazione del demanio marittimo e del mare territoriale occorrenti per fini di pesca.

I titolari di antiche concessioni di diritti esclusivi di pesca, che ne abbiano ottenuto o ne ottengano il riconoscimento definitivo a norma delle leggi speciali, continuano ad esercitarle nei modi e nei limiti di tale riconoscimento. Dette concessioni, per motivi di pubblica utilità, possono in ogni tempo essere revocate, con pagamento di una indennità.

I provvedimenti che riconoscono o revocano le concessioni di cui al comma precedente ovvero ne dichiarano l'estinzione o la decadenza sono presi con decreto del ministro per le comunicazioni.

Le disposizioni del secondo e terzo comma non si applicano ai diritti esclusivi di pesca attualmente spettanti ad amministrazioni dello Stato.

Art. 205.

(Autorità competente per la vigilanza sulla pesca).

All'applicazione delle disposizioni di questo codice e delle altre leggi e dei regolamenti sulla pesca marittima provvede l'amministrazione della marina mercantile, salve le particolari attribuzioni conferite ed altre amministrazioni.

Le autorità marittime locali vigilano sull'esercizio della pesca, anche in rapporto alle esigenze della navigazione.

CAPO III

Del cabotaggio

Art. 206.

(Riserva del cabotaggio).

Il cabotaggio tra i porti del Regno, nonchè il servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge sono riservati alle navi nazionali, salvo che sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali.

CAPO IV

Della navigazione interna

Art. 207.

(Concessione di servizi).

I servizi pubblici di linea per trasporto di persone o di cose non possono essere esercitati se non per concessione, da accordarsi con decreto reale.

E' parimenti necessaria la concessione per l'esercizio dei servizi pubblici di rimorchio e di quelli di traino con mezzi meccanici.

I diritti e gli obblighi del concessionario, i mezzi tecnici di cui questi deve essere fornito, le tariffe e le altre condizioni del servizio, e l'eventuale prestazione di una cauzione sono stabiliti da apposita convenzione.

Art. 208.
(Autorizzazione di servizi).

I servizi di trasporto, di rimorchio e di traino, non compresi fra i servizi di cui all'articolo precedente, sono sottoposti all'autorizzazione degli organi preposti all'esercizio della navigazione interna.

Le forme e i limiti dell'autorizzazione sono determinati dal regolamento.

Art. 209.
(Autorizzazione mediante annotazione sulla licenza).

Nei casi ed entro i limiti stabiliti dal regolamento, le navi e i galleggianti sono autorizzati al trasporto e al rimorchio mediante annotazione apposta dall'ufficio d'iscrizione sulla licenza di navigazione.

Art. 210.
(Annotazione nei registri di iscrizione).

L'atto di concessione e quelli di autorizzazione di cui agli articoli precedenti devono essere annotati nei registri d'iscrizione della nave o del galleggiante.

Art. 211.
(Tariffe).

Il ministro per le comunicazioni stabilisce le modalità dei servizi di cui all'articolo 208, e fissa i massimi e i minimi delle tariffe.

In caso di contravvenzione l'autorizzazione può essere revocata.

Art. 212.
(Caratteristiche delle navi).

Le caratteristiche tecniche delle navi ammesse alla navigazione interna sono stabilite dal ministro per le comunicazioni.

Art. 213.
(Regolamenti comunali).

La navigazione nei corsi e negli specchi d'acqua, che attraversano centri abitati o sono nelle vicinanze dei medesimi, è sottoposta anche alla osservanza delle norme stabilite da regolamenti comunali, approvati dal ministro per le comunicazioni.

LIBRO SECONDO

DELLA PROPRIETÀ E DELL'ARMAMENTO DELLA NAVE

TITOLO PRIMO

DELLA COSTRUZIONE DELLA NAVE

Art. 214.
(Dichiarazione di costruzione).

Chi imprende la costruzione di una nave o di un galleggiante deve farne preventiva dichiarazione all'ufficio competente del luogo dove è intrapresa la costruzione dello scafo, indicando il cantiere e lo stabilimento, nei quali saranno costruiti lo scafo e le macchine motrici, e il nome dei direttori delle costruzioni.

L'ufficio prende nota della dichiarazione nel registro delle navi in costruzione.

Parimenti devono essere notificati all'ufficio ed annotati nel registro i sopravvenuti mutamenti nella persona dei direttori delle costruzioni.

Art. 215.
(Uffici competenti a tenere il registro delle navi in costruzione).

Il registro delle navi e dei galleggianti marittimi in costruzione è tenuto dagli uffici di compartimento, da quelli di circondario e dagli altri a tal fine delegati; il registro delle navi e dei galleggianti in costruzione destinati alla navigazione interna è tenuto dai circoli ferroviari d'ispezione.

Art. 216.
(Controllo tecnico sulle costruzioni).

Il controllo tecnico sulle costruzioni è esercitato dal Registro italiano navale nei limiti e con le modalità stabilite da leggi e regolamenti.

Art. 217.
(Sospensione della costruzione per ordine dell'autorità).

L'ufficio competente a ricevere la dichiarazione di costruzione può in ogni tempo ordinare la sospensione della costruzione, per la quale non sia stata fatta dichiarazione o che venga diretta da persona non munita della prescritta abilitazione.

Con provvedimento del ministro per le comunicazioni può altresì venire ordinata la sospensione della costruzione che, a giudizio del Registro italiano navale, non risulti condotta secondo le regole della buona tecnica o per la quale non siano osservate le prescrizioni dei regolamenti.

Art. 218.
(Forma del contratto di costruzione).

Il contratto di costruzione della nave, le successive modifiche e la revoca devono essere fatti, a pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata con sottoscrizione autenticata.

Tuttavia per le navi di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci, se a propulsione meccanica, e per i galleggianti, il contratto di costruzione può essere fatto anche verbalmente.

Art. 219.
(Pubblicità del contratto di costruzione).

Il contratto di costruzione della nave deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro delle navi in costruzione. In mancanza, la nave si considera fino a prova contraria costruita per conto dello stesso costruttore.

Eseguita la trascrizione del contratto, le modifiche e la revoca del medesimo non hanno effetto verso i terzi, che a qualsiasi titolo abbiano acquistato e conservato diritti sulla nave in costruzione, se non sono trascritte nel registro predetto.

Art. 220.
(Forma del titolo, documenti da consegnare ed esecuzione della trascrizione).

Per quanto riguarda la forma del titolo da trascrivere, si applica il disposto dell'articolo 233, primo comma. Tuttavia, nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 218, la trascrizione può compiersi in forza di una dichiarazione del costruttore con sottoscrizione autenticata o giudizialmente accertata.

Per quanto riguarda i documenti da consegnare all'ufficio e l'esecuzione della trascrizione nel registro delle navi in costruzione si applicano gli articoli 234 e 237.

Art. 221.
(Responsabilità del costruttore).

L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità ed i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera. Tuttavia la responsabilità del costruttore può essere sempre opposta nel caso previsto dall'articolo 504, seconda parte dell'ultimo comma, libro delle obbligazioni.

Art. 222.
(Norme applicabili al contratto di costruzione).

Per quanto non è disposto dal presente capo, al contratto di costruzione si applicano le norme che regolano il contratto di appalto.

Art. 223.
(Forma e pubblicità degli atti relativi alla proprietà di navi in costruzione).

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi in costruzione o loro carati devono essere fatti nelle forme richieste dall'articolo 230.

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti medesimi devono essere resi pubblici mediante trascrizione nel registro ove la nave in costruzione è iscritta. Devono del pari essere resi pubblici gli atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

La trascrizione si effettua nelle forme e con le modalità previste dagli articoli 233 a 235; 237.

Art. 224.
(Varo della nave).

Il costruttore non può varare la nave senza il consenso del committente o della maggioranza dei committenti.

Il giorno e l'ora del varo, fissati in seguito a tale consenso, devono essere preventivamente comunicati all'ufficio ove la nave in costruzione è iscritta.

In caso di ritardo ingiustificato nella prestazione del consenso, l'ufficio predetto può, su richiesta dell'interessato, autorizzare il varo.

Art. 225.
(Iscrizione della nave dopo il varo).

L'autorità alla quale, compiuto il varo, è richiesta l'iscrizione della nave o del galleggiante nei registri, previsti dagli articoli 129 e 131, provvede a riprodurre nei registri medesimi e ad annotare sull'atto di nazionalità, se trattasi di nave maggiore, le trascrizioni fatte nel registro delle navi in costruzione a norma degli articoli 223 e 545, secondo comma.

TITOLO SECONDO
DELLA PROPRIETÀ DELLA NAVE

CAPO I
Della proprietà.

Art. 226.
(Norme applicabili alle navi)

In quanto non sia diversamente stabilito, le navi sono soggette alle norme sui beni mobili.

Art. 227.
(Pertinenze della nave).

Sono pertinenze della nave le imbarcazioni, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi ed in genere tutte le cose destinate in modo durevole a servizio o ad ornamento della nave.

La destinazione può essere effettuata anche da chi non sia proprietario della nave o non abbia su questa un diritto reale.

Art. 228.
(Regime delle pertinenze di proprietà aliena).

Ai terzi di buona fede, che hanno acquistato diritti sulla nave, la proprietà aliena della pertinenza può essere opposta solo quando risulta da scrittura avente data certa anteriore ovvero dall'inventario di bordo.

La cessazione della qualità di pertinenza di una cosa, la cui proprietà aliena non risultava da scrittura avente data certa anteriore o dall'inventario di bordo, non è opponibile ai terzi i quali abbiano anteriormente acquistato diritti sulla nave.

Art. 229.
(Diritti dei terzi sulle pertinenze).

La destinazione di una cosa al servizio o all'ornamento della nave non pregiudica i diritti preesistenti sulla cosa medesima a favore di terzi. Tuttavia tali diritti non possono essere opposti ai terzi di buona fede se non risultano da scrittura avente data certa anteriore o dall'inventario di bordo.

Art. 230.
(Forma degli atti relativi alla proprietà delle navi)

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi o loro carati devono essere fatti, a pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata con sottoscrizione autenticata. Tali atti, all'estero, devono essere ricevuti dall'autorità consolare.

Tuttavia per le navi minori di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, e per i galleggianti, la costituzione, il trasferimento o l'estinzione dei diritti predetti può aver luogo anche mediante accordo verbale.

Art. 231.
(Pubblicità degli atti relativi alla proprietà delle navi).

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi sono resi pubblici, quando concer-

nono navi maggiori o loro carati, mediante trascrizione nella matricola ed annotazione sull'atto di nazionalità; quando concernono navi minori o galleggianti, o loro carati, mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione.

Devono del pari essere resi pubblici, nelle stesse forme, gli altri atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

Art. 232.
(Ufficio competente ad eseguire la pubblicità).

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante.

Tuttavia, se trattasi di nave maggiore, la pubblicità può essere richiesta all'ufficio marittimo o consolare del porto nel quale la nave si trova. A spese del richiedente, l'ufficio trasmette immediatamente all'ufficio di iscrizione della nave, per la trascrizione nella matricola, i documenti presentati.

Art. 233.
(Forme del titolo per la pubblicità).

La trascrizione e l'annotazione non possono compiersi se non in forza di uno dei titoli richiesti dall'articolo 14 libro della tutela dei diritti.

Tuttavia, nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 230, è sufficiente una dichiarazione dell'alienante, con sottoscrizione autenticata o giudizialmente accertata.

Art. 234.
(Documenti per la pubblicità di atti tra vivi).

Chi domanda la pubblicità di atti tra vivi deve consegnare all'ufficio competente i documenti richiesti dagli articoli 15 e 16, libro della tutela dei diritti; ma nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 230 del presente codice, in luogo dei documenti richiesti dall'articolo 15, libro tutela dei diritti, è sufficiente la dichiarazione di vendita di cui all'articolo precedente.

La nota di trascrizione deve contenere:

1) il nome e il cognome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza delle parti;

2) l'indicazione del titolo del quale si chiede la pubblicità e la data del medesimo;

3) il nome del pubblico ufficiale che ha ricevuto l'atto o che ha autenticato le firme, ovvero la indicazione dell'autorità giudiziaria che ha pronunciato la sentenza;

4) gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante;

5) l'indicazione di cui all'ultimo comma dell'articolo 16 del libro della tutela dei diritti.

Art. 235.
(Documenti per la pubblicità di acquisti a causa di morte).

Chi domanda la pubblicità di un acquisto a causa di morte deve consegnare all'ufficio competente i documenti rispettivamente richiesti dagli articoli 17, 18, 19 del libro della tutela dei diritti, per i casi in ciascuno di detti articoli indicati.

La nota di trascrizione deve contenere le indicazioni di cui all'articolo precedente, completate con quelle richieste dall'articolo 17 del libro della tutela dei diritti.

Art. 236.
(Esibizione dell'atto di nazionalità).

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad una nave maggiore, il richiedente, oltre a consegnare i documenti di cui agli articoli 234 e 235, deve esibire all'ufficio, al quale richiede la pubblicità, l'atto di nazionalità, per la prescritta annotazione.

Tuttavia, quando la pubblicità è richiesta all'ufficio d'iscrizione, se, trovandosi la nave fuori del porto di iscrizione, non è possibile esibire all'ufficio stesso l'atto di nazionalità, l'ufficio esegue la trascrizione sulla matricola e ne dà comunicazione telegrafica, a spese del richiedente, all'ufficio marittimo o consolare del porto nel quale la nave si trova o verso il quale è diretta, perchè sia ivi eseguita l'annotazione sull'atto di nazionalità.

Art. 237.
(Esecuzione della pubblicità).

L'ufficio di iscrizione prende nota della domanda di pubblicità in un repertorio e trascrive il contenuto della nota nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, facendovi menzione del giorno e dell'ora in cui è stata ad esso presentata la domanda o questa, nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 232, gli è pervenuta.

Se si tratta di nave maggiore, gli estremi della nota di trascrizione sono annotati sull'atto di nazionalità a cura dell'autorità predetta ovvero, nei casi ivi previsti, a cura dell'autorità indicata nel secondo comma dell'articolo 232 o nel secondo comma dell'articolo 236.

Uno degli esemplari della nota, corredato dai documenti presentati, deve essere conservato negli archivi dell'ufficio nei modi stabiliti dal regolamento.

Dell'adempimento delle formalità suddette l'ufficio fa menzione sull'altro esemplare della nota, che restituisce al richiedente.

Art. 238.
(Prevalenza delle trascrizioni sulla matricola nei confronti delle annotazioni sull'atto di nazionalità).

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti, la precedenza, agli effetti stabiliti dal codice civile, è determinata dalla data di trascrizione nella matricola.

Del pari, in caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, prevalgono le risultanze della matricola.

CAPO II

Della comproprietà

Art. 239.
(Quote di comproprietà).

Le quote di partecipazione nella proprietà della nave sono espresse in carati.

I carati sono ventiquattro e sono divisibili in frazioni.

Art. 240.
(Deliberazioni della maggioranza).

Le deliberazioni prese dalla maggioranza, previa convocazione di tutti i caratisti, vincolano la minoranza per tutto quanto concerne l'interesse comune dei comproprietari della nave, salvo il disposto degli articoli seguenti.

La maggioranza è formata dal voto dei comproprietari che hanno complessivamente più di dodici carati della nave.

Quando la maggioranza è detenuta da un solo caratista, le determinazioni di questo vincolano la minoranza per quanto concerne l'ordinaria amministrazione, anche se prese senza convocazione degli altri caratisti, purchè siano a questi ultimi comunicate entro otto giorni con lettera raccomandata.

Art. 241.
(Deliberazioni per innovazioni o per riparazioni straordinarie).

Per le innovazioni o riparazioni che importino spese eccedenti la metà del valore della nave, accertato dal Registro italiano navale o in altro modo convenuto da tutti i comproprietari, la deliberazione deve essere presa con la maggioranza di almeno sedici carati.

I comproprietari dissenzienti possono chiedere lo scioglimento della comunione, ma questo non ha luogo se gli altri comproprietari dichiarano di acquistare, a giusto prezzo, le quote dei dissenzienti.

Art. 242.
(Difetto di maggioranza).

Quando una deliberazione non può essere presa per mancata formazione della maggioranza richiesta dagli articoli precedenti, il tribunale nella circoscrizione del quale è l'ufficio d'iscrizione, su domanda di uno o più caratisti, assunte le necessarie informazioni e sentiti gli altri comproprietari, provvede con decreto secondo l'interesse comune.

Art. 243.
(Ipoteca della nave o dei carati).

Se la deliberazione di ipotecare la nave non è presa con la maggioranza di almeno sedici carati, l'ipoteca non può essere costituita senza l'autorizzazione data con decreto del tribunale sentiti i dissenzienti.

Il comproprietario della nave non può ipotecare i suoi carati, senza il consenso della maggioranza.

Art. 244.
(Vendita della nave).

La deliberazione di vendita della nave deve essere presa all'unanimità.

Tuttavia, su domanda di tanti comproprietari che rappresentino almeno la metà dei carati, il tribunale, se non esiste accordo contrario, sentiti i dissenzienti, può autorizzare con decreto la vendita della nave all'incanto.

Ove ricorrano gravi e urgenti motivi, l'autorizzazione del tribunale può essere data anche su domanda di tanti comproprietari che rappresentino almeno un quarto dei carati, sentiti in contraddittorio i comproprietari dissenzienti.

TITOLO TERZO
DELL'IMPRESA DI NAVIGAZIONE

CAPO I
Dell'armatore

Art. 245.
(Dichiarazione di armatore).

Chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante.

Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario.

Quando l'esercizio è assunto dai comproprietari mediante costituzione di società di armamento, le formalità di cui agli articoli 259 e 262 secondo comma, tengono luogo della dichiarazione di armatore.

Art. 246.
(Dichiarazione di armatore per le navi addette alla navigazione interna).

Per l'esercizio delle navi addette alla navigazione interna, l'annotazione dell'atto di concessione o di autorizzazione per il servizio di trasporto o di rimorchio, nei registri d'iscrizione della nave o del galleggiante, tiene luogo della dichiarazione di armatore.

Art. 247.
(Designazione di rappresentante).

Nel fare la dichiarazione, l'armatore, se non è domiciliato nel luogo dove è l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, deve designare un rappresentante ivi residente, presso il quale, nei confronti dell'autorità marittima, si intende domiciliato.

Art. 248.
(Forma della dichiarazione).

La dichiarazione di armatore è fatta per atto scritto con sottoscrizione autenticata, ovvero verbalmente; in quest'ultimo caso la dichiarazione è raccolta dall'autorità competente con processo verbale, nelle forme stabilite dal regolamento.

Art. 249.
(Documenti da consegnare).

Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, all'atto della dichiarazione si deve consegnare copia autentica del titolo che conferisce l'uso della nave.

Nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 354, se il contratto non è stato fatto per iscritto, la dichiarazione deve essere fatta per atto scritto con sottoscrizione autenticata del proprietario e dell'armatore, ovvero resa verbalmente con l'intervento di entrambi.

Art. 250.
(Contenuto della dichiarazione di armatore).

La dichiarazione di armatore deve contenere:

a) il nome e il cognome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza dell'armatore;

b) gli elementi di individuazione della nave.

Quando l'esercizio è assunto da persona diversa dal proprietario, la dichiarazione deve altresì contenere:

c) il nome e il cognome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza del proprietario;

d) l'indicazione del titolo che conferisce l'uso della nave.

Art. 251.

(Pubblicità della dichiarazione).

La dichiarazione di armatore deve essere trascritta nei registri di iscrizione della nave o del galleggiante, e, per le navi maggiori, annotata sull'atto di nazionalità.

Per l'annotazione sull'atto di nazionalità, se la nave trovasi fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 236.

Nel caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, prevalgono le risultanze della matricola.

Art. 252.

(Effetti della pubblicità).

In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria.

Art. 253.

(Nomina del comandante della nave).

L'armatore nomina il comandante della nave e può in ogni momento dispensarlo dal comando.

Art. 254.

(Responsabilità dell'armatore).

L'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave per quanto riguarda la nave e la spedizione.

Tuttavia l'armatore non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli articoli 467 e 468, nonchè degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione.

Art. 255.

(Limitazione del debito dell'armatore).

Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio.

Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore.

Art. 256.

(Valutazione della nave).

Agli effetti della determinazione della somma limite si assume il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione e non oltre la fine del viaggio, sempre che tale valore non sia nè inferiore al quinto nè superiore ai due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio.

Se il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione è inferiore al minimo previsto dal comma precedente, si assume la quinta parte del valore della nave all'inizio del viaggio. Se il valore della nave è superiore al massimo, si assumono i due quinti del valore all'inizio del viaggio.

Art. 257.

(Valutazione del nolo e degli altri proventi).

Agli effetti della determinazione della somma limite, per il nolo e per gli altri proventi del viaggio viene computato l'ammontare lordo.

CAPO II

Della società di armamento tra comproprietari

Art. 258.

(Costituzione della società).

I comproprietari possono costituirsi in società di armamento mediante scrittura privata con sottoscrizione autenticata di tutti i caratisti, ovvero con deliberazione della maggioranza con sottoscrizione autenticata dei consenzienti.

Ove non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione ovvero con deliberazione presa ad unanimità, ciascun caratista partecipa alla società in ragione della sua quota di interesse nella nave.

Art. 259.

(Pubblicità dell'atto di costituzione).

L'atto di costituzione deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, nonchè, per le navi maggiori, mediante annotazione sull'atto di nazionalità. Analogamente devono essere pubblicate le successive variazioni e lo scioglimento della società.

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. Per l'annotazione sull'atto di nazionalità, se la nave trovasi fuori del porto d'iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 236.

Nel caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità prevalgono le risultanze della matricola.

Art. 260.

(Documenti per la pubblicità dell'atto di costituzione).

Chi domanda la pubblicità deve consegnare all'ufficio competente copia in forma autentica della scrittura o della deliberazione di costituzione, insieme con una nota in duplice esemplare.

La nota deve contenere:

a) il nome e il cognome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza dei comproprietari;

b) gli elementi di individuazione della nave;

c) la data e le clausole principali dell'atto costitutivo;

d) il nome il cognome, la paternità del gerente e l'indicazione dei suoi poteri.

Nel caso di deliberazione presa a maggioranza, la nota deve altresì indicare i nomi e le quote dei caratisti dissenzienti.

Art. 261.
(*Esecuzione della pubblicità dell'atto di costituzione*).

L'ufficio, al quale è richiesta la pubblicità della costituzione della società di armamento, provvede alla esecuzione delle formalità indicate nell'articolo 237.

Art. 262.
(*Pubblicità a cura del gerente*).

Quando la nomina del gerente non sia stata resa pubblica a norma degli articoli precedenti, il gerente medesimo deve consegnare all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante copia in forma autentica dell'atto di nomina, perchè gli estremi di questo, con l'indicazione dei poteri conferitigli, siano trascritti nel registro di iscrizione e, se trattasi di nave maggiore, annotati sull'atto di nazionalità.

In pari tempo il gerente deve richiedere la pubblicità dell'atto di costituzione, se questa non è stata richiesta a norma dell'articolo 259.

Art. 263.
(*Responsabilità dei comproprietari*).

Delle obbligazioni assunte per la gestione comune i comproprietari sono responsabili verso i terzi in proporzione delle rispettive quote di comproprietà della nave; ma la responsabilità dei comproprietari che non hanno consentito alla costituzione della società non può superare l'ammontare delle rispettive quote di partecipazione della nave.

In mancanza della pubblicità prescritta dall'articolo 259, i comproprietari consenzienti rispondono solidalmente.

Il debito complessivo della società di armamento può essere limitato a norma degli articoli 255 e seguenti.

Art. 264.
(*Responsabilità del gerente*).

In mancanza della pubblicità prescritta dall'articolo 262, il gerente è personalmente responsabile verso i terzi delle obbligazioni assunte per la gestione sociale.

Art. 265.
(*Ripartizione degli utili e delle spese*).

Quando non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione o nella deliberazione prevista nel secondo comma dell'articolo 258, gli utili e le perdite della società di armamento si ripartiscono fra tutti i comproprietari in proporzione delle rispettive quote di partecipazione nella proprietà della nave.

Tuttavia i comproprietari che non hanno consentito alla costituzione della società possono liberarsi dalla partecipazione alle perdite, abbandonando la loro quota di proprietà della nave.

Art. 266.
(*Recesso di comproprietari componenti dell'equipaggio*).

I comproprietari che siano componenti dell'equipaggio della nave comune, possono, in caso di congedo, recedere dalla società ed ottenere il rimborso delle loro quote.

CAPO III
Del raccomandatario

Art. 267.
(*Norme applicabili al contratto di raccomandazione*).

Salvo i casi previsti dall'articolo 270, al contratto di raccomandazione si applicano le norme del codice civile sul mandato con rappresentanza.

Art. 268.
(*Rappresentanza processuale del raccomandatario*).

Entro i limiti nei quali gli è conferita la rappresentanza dell'armatore o del vettore, il raccomandatario può promuovere azioni ed esser convenuto in giudizio in loro nome.

Art. 269.
(*Pubblicità della procura*).

La procura conferita al raccomandatario, con sottoscrizione autenticata del preponente, le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso l'ufficio del porto, ove il raccomandatario risiede, per la pubblicazione nel registro a tal fine tenuto, secondo le norme del regolamento.

Il comandante del porto deve dare comunicazione dell'avvenuta pubblicazione al consiglio provinciale delle corporazioni.

Qualora non sia adempiuta la pubblicità predetta, la rappresentanza del raccomandatario si reputa generale, e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche, o la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza al momento in cui fu concluso l'affare.

Art. 270.
(*Altre specie di raccomandazione*).

Quando il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione o di quella di trasporto, si applicano le norme relative agli institori.

Quando il raccomandatario assume stabilmente l'incarico di promuovere la conclusione di contratti in una zona determinata per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul contratto di agenzia.

Quando il raccomandatario assume l'obbligo di trattare e di concludere in nome proprio affari per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul mandato senza rappresentanza.

Art. 271.
(*Pubblicità del contratto di raccomandazione institoria*).

Quando il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione, la pubblicità richiesta dall'articolo 269 tiene luogo di quella prevista dal codice civile per l'institore.

CAPO IV
Del comandante della nave

Art. 272.
(*Comando della nave*).

Il comando della nave può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta abilitazione.

Art. 273.
(*Sostituzione del comandante in corso di navigazione*).

In caso di morte, assenza o impedimento del comandante, il comando della nave spetta agli ufficiali di coperta, nell'ordine gerarchico, e successivamente al nostromo, fino al momento in cui giungano disposizioni dell'armatore o, in mancanza di queste, fino al porto di primo approdo, ove l'autorità marittima o consolare nomina il comandante per il tempo necessario.

Art. 274.
(*Assunzione di comandante straniero all'estero*).

Nei porti esteri, previa autorizzazione dell'autorità consolare, il comando della nave può essere affidato, fino al porto ove sia possibile la sostituzione con un cittadino italiano, a uno straniero in possesso di abilitazione corrispondente a quella del comandante da sostituire.

Art. 275.
(*Direzione nautica, rappresentanza e poteri legali*).

Al comandante della nave, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione.

Il comandante rappresenta l'armatore. Nei confronti di tutti gli interessati nella nave e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge.

Art. 276.
(*Atti di stato civile e testamenti*).

Il comandante esercita le funzioni di ufficiale di stato civile previste dal presente codice e riceve i testamenti indicati dall'articolo 157 del libro delle successioni.

Art. 277.
(*Doveri del comandante prima della partenza*).

Prima della partenza il comandante, oltre a promuovere la visita nei modi previsti dal presente codice, deve di persona accertarsi che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, bene armata ed equipaggiata. Deve altresì accertarsi che la nave sia convenientemente caricata e stivata.

Art. 278.
(*Comando della nave in navigazione*).

Il comandante, anche quando sia obbligato ad avvalersi del pilota, deve dirigere personalmente la manovra della nave all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi e in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà.

Art. 279.
(*Documenti di bordo e tenuta dei libri*).

Il comandante deve curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti, relativi alla nave, all'equipaggio, ai passeggeri ed al carico. Deve curare altresì che i libri di bordo siano regolarmente tenuti.

Art. 280.
(*Mancanza di provviste o di arredi durante la navigazione*).

Se in corso di navigazione vengono a mancare le provviste di bordo o altra cosa indispensabile alla regolare e sicura navigazione, il comandante deve curarne il rifornimento con ogni possibile mezzo.

A tal fine, ove sia necessario, deve farne richiesta alle navi che incontri, o altrimenti approdare nel più vicino luogo, anche se all'uopo occorra deviare la rotta. In caso di estrema necessità, il comandante può impiegare per le esigenze della nave le merci esistenti a bordo.

Art. 281.
(*Riduzione delle razioni di viveri*).

Se alla mancanza delle provviste alimentari di bordo non è possibile sopperire a norma dell'articolo precedente, il comandante deve ridurre in misura adeguata le razioni di viveri dovute all'equipaggio e ai passeggeri, in rapporto alle normali previsioni di un possibile rifornimento, facendo constare le cause e la portata dei provvedimenti presi con processo verbale sottoscritto dagli ufficiali di coperta o, in mancanza, dai principali membri dell'equipaggio, ovvero recante la menzione del loro rifiuto a sottoscriverlo.

Art. 282.
(*Provvedimenti per la salvezza della spedizione*).

Se nel corso del viaggio si verificano eventi che mettono in pericolo la spedizione, il comandante deve cercare di assicurarne la salvezza con tutti i mezzi che sono a sua immediata disposizione o che egli può procurarsi riparando in un porto ovvero richiedendo l'assistenza di altre navi.

Se a tal fine è necessario procurarsi denaro, il comandante deve provvedere ai sensi dell'articolo 287.

Se è necessario sacrificare o danneggiare parti della nave o del carico, egli deve, per quanto è possibile, procedere cominciando dalle cose di minor valore e da quelle per cui più utile si appalesa il sacrificio e meno indispensabile la conservazione.

Le cause e la portata dei provvedimenti presi per la salvezza della spedizione devono essere, appena possibile, fatte constare dal comandante con processo verbale sottoscritto dagli ufficiali di coperta o, in mancanza, dai principali membri dell'equipaggio, ovvero recante la menzione dei motivi del loro rifiuto a sottoscriverlo.

Art. 283.
(*Abbandono della nave in pericolo*).

Il comandante non può ordinare l'abbandono della nave in pericolo se non dopo l'inutile esperimento dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla, sentito il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza, di due almeno fra i più provetti marinai.

Il comandante deve abbandonare la nave per ultimo, provvedendo in quanto possibile a salvare le carte e i libri di bordo, e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia.

Art. 284.
(*Relazione di mare*).

Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari relativi alla nave, al carico o alle persone che erano a bordo, il comandante deve farne,

entro ventiquattro ore dall'arrivo, relazione scritta alla competente autorità del luogo, allegando, nei casi previsti dagli articoli 281, 282, 287, copia da lui sottoscritta del processo verbale ivi prescritto.

Art. 285.

(Scaricazione prima della verifica della relazione).

Anteriormente alla verifica della relazione di mare a norma dell'articolo 562, il comandante non può iniziare la scaricazione della nave, tranne che in caso di urgenza.

Art. 286.

(Limiti della rappresentanza del comandante).

Il comandante può in ogni caso provvedere agli approvvigionamenti giornalieri, alle forniture di lieve entità e alle piccole riparazioni necessarie per la manutenzione ordinaria della nave.

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessarii poteri, il comandante può compiere gli atti occorrenti per i bisogni della nave e della spedizione; può parimenti arruolare o congedare componenti dell'equipaggio.

La presenza dell'armatore, ovvero quella di un suo rappresentante munito dei necessarii poteri, è opponibile ai terzi solo quando questi ne erano a conoscenza; tuttavia la presenza dell'armatore nel luogo del suo domicilio e la presenza del rappresentante nel luogo relativamente al quale gli sono stati conferiti i poteri debitamente pubblicati si presumono note all'interessato fino a prova contraria.

Art. 287.

(Necessità di denaro in corso di viaggio).

Se nel corso del viaggio sorge necessità di denaro per rifornimento di provviste, per riparazioni o per altra urgente esigenza della nave ovvero della continuazione del viaggio, che non rientri negli estremi previsti dal primo comma dell'articolo precedente, il comandante deve darne immediato avviso all'armatore.

Quando ciò non sia possibile, ovvero se l'armatore debitamente avvertito non abbia fornito i mezzi nè dato le opportune istruzioni, il comandante, dopo aver accertato, con processo verbale sottoscritto dagli ufficiali di coperta o, in mancanza, dai principali membri dell'equipaggio, la necessità di provvedere, può farsi autorizzare, dalla competente autorità del luogo, a prendere a prestito la somma necessaria o a contrarre obbligazione verso coloro che somministrano provviste, materiali, attrezzi o mano d'opera, ovvero a dare in pegno o a vendere provviste, attrezzi o arredi della nave non indispensabili alla sicura navigazione.

Negli stessi casi il comandante, dato possibilmente tempestivo avviso ai caricatori ed ai destinatari interessati, può farsi autorizzare dalla suddetta autorità a dare in pegno o a vendere le cose caricate; ma gli aventi diritti al carico si possono opporre alla vendita o al pegno delle loro cose, scaricandole a proprie spese e pagando il nolo relativo, in proporzione del tratto utilmente percorso se si valgono tutti della facoltà predetta, o diversamente per intero.

Per provvedere alle esigenze previste dal primo comma dell'articolo precedente, debitamente accertate con processo verbale, il comandante è tenuto a dare gli avvisi e a richiedere l'autorizzazione soltanto ove debba ricorrere al pegno o alla vendita del carico.

Art. 288.

(Indennizzo degli aventi diritto al carico).

Quando le merci esistenti a bordo sono impiegate o vendute dal comandante per le esigenze della nave, l'armatore è tenuto a rimborsare agli aventi diritto il valore che le merci medesime avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destinazione. Tuttavia, se, anteriormente all'arrivo nel luogo di prevista destinazione delle merci vendute, la nave è perduta per causa non imputabile all'armatore, questi è tenuto a corrispondere agli aventi diritto soltanto il prezzo ricavato dalle vendita.

Quando per le stesse esigenze le merci sono date in pegno dal comandante, l'armatore è tenuto a rimborsare agli aventi diritto la somma necessaria per procedere allo svincolo e al trasporto a destinazione. Se le merci non possono essere svincolate, per causa non imputabile agli aventi diritto, si applicano le disposizioni del comma precedente e, nel caso ivi previsto di perdita della nave, è dovuta una somma pari a quella in garanzia della quale le merci sono state date in pegno.

Art. 289.

(Poteri processuali del comandante).

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessarii poteri, il comandante può, in caso di urgenza, notificare atti ed istituire o proseguire giudizi in nome e nell'interesse dell'armatore, per quanto riguarda la nave e la spedizione.

Possono parimenti i terzi, fuori dei luoghi dove sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessarii poteri, fare eseguire notificazioni al comandante personalmente, o contro di questo promuovere o proseguire giudizi, per quanto concerne i fatti dell'equipaggio relativi alla nave e alla spedizione, ovvero le obbligazioni contratte dal comandante durante la spedizione. La presenza dell'armatore o di un suo rappresentante può essere opposta ai terzi solo nei casi previsti dal terzo comma dell'articolo 286.

L'armatore può riassumere le domande proposte dal comandante o contro di lui, e può inoltre impugnare le sentenze emesse in contradittorio del comandante.

Art. 290.

(Facoltà di procurarsi denaro in caso di rifiuto dei comproprietari).

Se alcuno dei comproprietari che hanno consentito alla costituzione della società di armamento rifiuta di contribuire alle spese necessarie per la spedizione, il comandante, ventiquattro ore dopo la intimazione al comproprietario, può, previa autorizzazione della competente autorità del luogo, prendere a prestito per conto del comproprietario medesimo la somma da questo dovuta, con garanzia sulla di lui quota di partecipazione nella proprietà della nave.

Art. 291.

(Vendita della nave in caso di innavigabilità).

Il comandante non può vendere la nave senza mandato speciale del proprietario. Tuttavia, ove durante il viaggio si verifichi un caso di estrema urgenza,

la competente autorità del luogo, accertata l'assoluta innavigabilità della nave, può autorizzare il comandante a venderla, prescrivendo le modalità della vendita.

Art. 292.
(Gestione di interessi dei caricatori).

Il comandante deve, quando ciò si renda necessario e compatibilmente con le esigenze della spedizione, provvedere alla tutela degli interessi degli aventi diritto al carico.

Se per evitare o diminuire un danno occorrono speciali misure, il comandante deve possibilmente informare gli interessati nel carico, o gli eventuali rappresentanti sul luogo, che siano a lui noti, ed attenersi alle loro istruzioni; in mancanza, deve agire a suo criterio nel modo migliore.

Art. 293.
(Responsabilità del comandante in caso di pilotaggio).

In caso di pilotaggio, il comandante è responsabile dei danni causati alla nave da errata manovra, se non provi che l'errore è derivato da inesatte indicazioni o informazioni fornite dal pilota.

Art. 294.
(Autorità competente).

L'autorità competente a concedere le autorizzazioni previste in questo capo e a ricevere la relazione di cui all'articolo 284 è, nel Regno, il presidente del tribunale e, fuori del comune ove ha sede il tribunale, il pretore; all'estero, il console o chi ne fa le veci.

CAPO V
Dell'equipaggio

Art. 295.
(Formazione dell'equipaggio).

L'equipaggio è costituito dal comandante, che ne è il capo, dagli ufficiali e da tutte le altre persone arruolate o imbarcate per i servizi della nave o per servizi attinenti all'impiego di questa.

Art. 296.
(Composizione e forza minima dell'equipaggio).

Il comandante del porto provvede all'applicazione delle disposizioni di legge e delle norme corporative riguardanti la determinazione del numero minimo degli ufficiali di coperta e di macchina, e dei relativi gradi, nonchè la composizione e la forza minima dell'intero equipaggio.

Art. 297.
(Nazionalità dei componenti dell'equipaggio).

L'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti del Regno deve essere interamente composto da cittadini italiani.

Il ministro per le comunicazioni, in caso di particolari necessità, può autorizzare che del personale di bassa forza di bordo facciano parte stranieri in misura non maggiore di un terzo dell'intero equipaggio.

Art. 298.
(Assunzione di personale straniero all'estero).

Nei porti esteri, in mancanza di marittimi italiani disponibili, possono essere assunti anche stranieri in misura non superiore ad un quarto dell'intero equipaggio e per il solo tempo necessario al viaggio da compiere.

In caso di speciali esigenze, l'autorità consolare può autorizzare l'assunzione di stranieri in misura superiore a quella indicata nel comma precedente.

Art. 299.
(Servizio di macchina).

I minori degli anni diciotto non possono essere adibiti al servizio di macchina.

Art. 300.
(Gerarchia di bordo).

La gerarchia dei componenti dell'equipaggio è la seguente:

1) comandante;
2) direttore di macchina e medico di bordo direttore del servizio sanitario;
3) primo ufficiale di coperta, primo ufficiale di macchina, cappellano, primo medico aggiunto, primo commissario;
4) secondo ufficiale di coperta, secondo ufficiale di macchina, secondo medico aggiunto, secondo commissario, primo radiotelegrafista;
5) gli altri ufficiali;
6) nostromo, maestro di macchina, pilota;
7) gli altri sottufficiali;
8) i comuni.

TITOLO QUARTO
DEL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

CAPO I
Della formazione del contratto

Art. 301.
(Visita medica).

L'arruolamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare, destinati a far parte dell'equipaggio, deve, nei casi e con le modalità prescritte dal regolamento, essere preceduto da visita medica diretta ad accertare l'idoneità della persona da arruolare in rapporto al servizio cui deve essere adibita.

Le modalità e le garanzie per la visita medica e per le visite di revisione sono stabilite nel regolamento.

Art. 302.
(Capacità dei minori di anni diciotto).

Il minore di anni diciotto, iscritto nelle matricole della gente di mare, può, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela, prestare il proprio lavoro, stipulare i relativi contratti ed esercitare i diritti e le azioni che ne derivano.

La revoca del consenso alla iscrizione nelle matricole, da parte dell'esercente la patria potestà o la tutela, fa cessare la capacità del minore alla stipulazione di contratti di arruolamento, ma non lo priva della capacità di esercitare i diritti e le azioni che derivano

da contratti precedentemente stipulati, nè della capacità di prestare, fino al compimento del viaggio in corso, il proprio lavoro in esecuzione del contratto.

Art. 303.
(*Vari tipi di contratto di arruolamento*).

Il contratto di arruolamento può essere stipulato:
a) per un dato viaggio o per più viaggi;
b) a tempo determinato;
c) a tempo indeterminato.

La retribuzione spettante all'arruolato può essere stabilita:
a) in una somma fissa per l'intera durata del viaggio;
b) in una somma fissa a mese o ad altro periodo di tempo;
c) in forma di partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti del viaggio, con la fissazione di un minimo garentito;
d) parte in forma di somma fissa periodica e parte in forma di partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti.

Agli effetti del contratto di arruolamento, per viaggio si intende il complesso delle traversate fra porto di caricazione e porto di ultima destinazione, oltre all'eventuale traversata in zavorra per raggiungere il porto di caricazione.

Art. 304.
(*Durata del contratto a tempo determinato e di quello per più viaggi*).

Il contratto a tempo determinato e quello per più viaggi non possono essere stipulati per una durata superiore ad un anno; se sono stipulati per una durata superiore, si considerano a tempo indeterminato.

Se, in forza di più contratti a viaggio, o di più contratti a tempo determinato, ovvero di più contratti dell'uno e dell'altro tipo, l'arruolato presta ininterrottamente servizio alle dipendenze dello stesso armatore per un tempo superiore ad un anno, il rapporto di arruolamento è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato.

Agli effetti del comma precedente, la prestazione del servizio è considerata ininterrotta quando fra la cessazione di un contratto e la stipulazione del contratto successivo intercorre un periodo non superiore ai sessanta giorni.

Art. 305.
(*Arruolamento per nave determinata o per più navi dello stesso armatore*).

Il contratto di arruolamento ha per oggetto la prestazione di servizio su nave determinata.

Tuttavia l'arruolato può, con patto espresso contenuto nel contratto di arruolamento, obbligarsi a prestare servizio su una nave non determinata fra quelle appartenenti all'armatore o su più di esse successivamente.

Art. 306.
(*Forma del contratto*).

Salvo quanto è disposto nei successivi articoli, il contratto di arruolamento deve, a pena di nullità, essere fatto per atto pubblico ricevuto, nel Regno, dall'autorità marittima, e, all'estero, dall'autorità consolare.

Il contratto deve, parimenti a pena di nullità, essere dalle autorità predette annotato sul ruolo di equipaggio o sulla licenza.

Prima della sottoscrizione, il contratto deve essere letto e spiegato al marittimo; l'adempimento di tale formalità si deve far constare nel contratto stesso.

Art. 307.
(*Stipulazione del contratto in località estera dove non sia autorità consolare*).

Se l'arruolamento ha luogo all'estero, in località che non è sede di autorità consolare, il contratto deve, a pena di nullità, essere stipulato per iscritto, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.

Art. 308.
(*Deroga alle disposizioni precedenti*).

Il contratto di arruolamento per le navi minori di stazza lorda non superiore alle cinque tonnellate può essere fatto verbalmente.

Le norme per l'annotazione sulla licenza dei contratti predetti sono stabilite dal regolamento.

Art. 309.
(*Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore*).

L'armatore può procedere all'arruolamento del comandante anche mediante dichiarazione, resa al comandante del porto o all'autorità consolare del luogo dove egli si trova, e contenente gli estremi indicati nell'articolo seguente.

La detta autorità trasmette telegraficamente, a spese dell'armatore, gli estremi della dichiarazione all'autorità marittima o consolare del porto dove si trova la nave sulla quale il comandante deve prendere imbarco.

Con la dichiarazione di accettazione da parte del comandante, resa all'autorità del porto d'imbarco, si perfeziona il contratto di arruolamento.

Art. 310.
(*Contenuto del contratto*).

Il contratto di arruolamento deve enunciare:
1) il nome della nave sulla quale l'arruolato deve prestare servizio o la clausola prevista dal secondo comma dell'articolo 305;
2) il nome, il cognome, la paternità dell'arruolato, l'anno di nascita, il domicilio, il compartimento marittimo di iscrizione e il numero di matricola;
3) la qualifica e le mansioni dell'arruolato;
4) il viaggio o i viaggi da compiere e il giorno in cui l'arruolato deve assumere servizio, se l'arruolamento è a viaggio; la decorrenza e la durata del contratto, se l'arruolamento è a tempo determinato; la decorrenza del contratto, se l'arruolamento è a tempo indeterminato;
5) la forma e la misura della retribuzione;
6) il luogo e la data della conclusione del contratto;
7) l'indicazione del contratto collettivo, qualora esista.

Se dal contratto ovvero dall'annotazione sul ruolo di equipaggio o sulla licenza l'arruolamento non risulta stipulato a viaggio o a tempo determinato, esso è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato.

CAPO II
Degli effetti del contratto

Art. 311.
(Albo a bordo per l'affissione delle disposizioni concernenti il contratto di arruolamento).

Su ogni nave nazionale deve essere tenuto, in luogo accessibile all'equipaggio, un albo, nel quale sono affisse le norme di legge e di regolamento relative all'arruolamento, i contratti collettivi di arruolamento, i regolamenti di servizio e ogni altra disposizione di cui venga prescritta l'affissione dall'autorità.

Art. 312.
(Servizio a bordo).

I componenti dell'equipaggio non sono tenuti a prestare un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati.

Tuttavia il comandante, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio a un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati, purchè non sia inadeguato al loro titolo professionale e al loro grado. In caso di necessità per la sicurezza della spedizione, gli arruolati possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

I componenti dell'equipaggio, che esercitano mansioni diverse da quelle per le quali sono stati arruolati, hanno diritto alla maggiore retribuzione dovuta per tali mansioni.

Art. 313.
(Caricazione abusiva di merci).

Il comandante e gli altri componenti dell'equipaggio non possono caricare sulla nave merci per proprio conto, senza il consenso scritto dell'armatore o di un suo rappresentante.

L'arruolato, che contravviene al divieto del comma precedente, è tenuto a pagare il nolo in misura doppia di quella corrente nel luogo e alla data della caricazione per il medesimo viaggio e per merce della stessa specie di quella indebitamente imbarcata, senza pregiudizio del risarcimento del danno.

Art. 314.
(Trattamento dell'arruolato malato o ferito).

L'arruolato che, a bordo, si ammala o riporta lesioni ha diritto all'assistenza sanitaria a spese della nave e continua a percepire la retribuzione.

Se l'arruolato si è intenzionalmente procurato la malattia o la lesione, ovvero ha contratto la malattia o riportato la lesione per sua grave colpa mentre si trovava a terra senza autorizzazione, l'armatore è egualmente tenuto a provvedere all'assistenza sanitaria, ma ha diritto di ripeterne le spese dall'arruolato.

Nel caso previsto dal comma precedente, il componente dell'equipaggio non ha diritto alla retribuzione per tutto il tempo durante il quale è inabile al servizio.

Se l'arruolato deve essere sbarcato a causa delle sue condizioni di salute o se, per altra ragione, è sbarcato prima che si sia verificata la guarigione, si applica il disposto degli articoli 334 e 343.

Art. 315.
(Partecipazione dell'arruolato alle indennità dovute all'armatore).

Se la retribuzione è determinata in forma di partecipazione al nolo o agli altri proventi o prodotti del viaggio, in caso di perdita del nolo o di detti proventi o prodotti, per la quale sia corrisposta all'armatore una somma a titolo di indennità di assicurazione o di risarcimento di danni, l'arruolato ha diritto ad una parte di detta somma, nella proporzione stabilita dal contratto.

Art. 316.
(Aumento di retribuzione in caso di prolungamento del viaggio).

Se la retribuzione è determinata a viaggio, essa è proporzionalmente aumentata qualora il viaggio venga protratto oltre la durata massima prevedibile al momento della stipulazione del contratto; ma se l'ulteriore durata è dovuta a causa non imputabile all'armatore, l'aumento proporzionale è ridotto a un terzo.

La retribuzione non è soggetta a diminuzione se la nave compie un viaggio più breve di quello previsto nel contratto.

Art. 317.
(Indennità per riduzione delle razioni dei viveri).

Se la riduzione delle razioni dei viveri, prevista nell'articolo 281, è dovuta a causa non imputabile all'armatore, questi deve corrispondere ai componenti dell'equipaggio l'equivalente in danaro. Se la riduzione è determinata da causa a lui imputabile, l'armatore è tenuto anche al risarcimento dei danni.

CAPO III
Della cessazione e della risoluzione del contratto

Art. 318.
(Cessazione del contratto a viaggio per compimento del viaggio)

Il contratto di arruolamento stipulato per uno o più viaggi cessa di diritto con il compimento del viaggio o dell'ultimo dei viaggi previsti nel contratto.

Art. 319.
(Cessazione del contratto a tempo determinato per scadenza del termine).

Il contratto di arruolamento a tempo determinato cessa di diritto con la scadenza del termine stabilito nel contratto stesso.

Tuttavia, se il termine scade in corso di viaggio, il contratto si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione.

Se il porto di ultima destinazione è fuori del Regno e la nave deve intraprendere un altro viaggio direttamente per un porto del Regno, l'arruolato è tenuto a continuare a prestare la sua opera sulla nave, ma, decorso il periodo determinato dalle norme corporative o, in mancanza, dagli usi, ha diritto ad un aumento

di retribuzione nella misura stabilita dalle norme predette, o, in mancanza dagli usi, fino a che sia sbarcato nel porto di arruolamento.

Se la nave intraprende un altro viaggio per un porto fuori del Regno o non direttamente per un porto del Regno e l'arruolato consente a restare a bordo, l'arruolamento continua alle condizioni stabilite nel contratto, ma l'arruolato ha diritto ad un aumento della retribuzione nella misura fissata secondo il disposto del comma precedente.

Art. 320.

(Cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà di una delle parti).

Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato cessa per volontà dell'armatore o dell'arruolato, purchè ne sia dato preavviso nei termini stabiliti dalle norme corporative o, in mancanza, dagli usi.

Art. 321.

(Casi di risoluzione di diritto del contratto).

Il contratto di arruolamento si risolve di diritto:

1) in caso di naufragio, di preda o di inabilità assoluta della nave alla navigazione;

2) in caso di perdita della nazionalità della nave;

3) in caso di vendita giudiziale della nave;

4) in caso di morte dell'arruolato;

5) quando l'arruolato, per malattia o per lesioni, deve essere sbarcato o non può riassumere il suo posto a bordo alla partenza della nave da un porto di approdo;

6) quando l'arruolato è fatto prigioniero a bordo o mentre partecipa ad una spedizione in mare o in terra, per il servizio della nave;

7) in caso di cancellazione dalle matricole, di sospensione o interdizione dai titoli professionali o dalla professione marittima dell'arruolato;

8) in caso di revoca da parte dell'esercente la patria potestà o la tutela, del consenso alla iscrizione nelle matricole del minore di anni diciotto;

9) quando l'arruolato deve essere sbarcato per ordine dell'autorità;

10) quando l'arruolato, fuori dei casi previsti nei numeri precedenti, non assume il proprio posto a bordo, nel termine stabilito, prima della partenza della nave dal porto di arruolamento o da un porto di approdo.

Art. 322.

(Presunzione di perdita della nave).

Quando, per mancanza di notizie, si presume che la nave sia perita, il contratto di arruolamento si considera risolto nei confronti degli eredi presunti dell'arruolato e degli altri aventi diritto.

Art. 323.

(Facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'armatore).

L'armatore ha facoltà, in qualsiasi tempo e luogo, di risolvere il contratto di arruolamento, salvi i diritti spettanti all'arruolato.

Art. 324.

(Sbarco dell'arruolato per cattivo trattamento).

L'autorità marittima o quella consolare su domanda dell'arruolato, può ordinarne lo sbarco immediato, se il comandante ha commesso contro di lui abusi di potere o ha tollerato che tali abusi fossero commessi da altre persone, ovvero non gli ha fornito, senza giustificato motivo, i viveri nella misura dovuta o l'assistenza sanitaria alla quale egli ha diritto.

In questo caso, il contratto si considera risolto per colpa dell'armatore.

Art. 325.

(Cambiamento dell'armatore).

Salvo il caso previsto dall'articolo 321, n. 2, in caso di cambiamento dell'armatore della nave, il nuovo armatore succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di arruolamento dei componenti dell'equipaggio, ma questi possono chiedere la risoluzione del contratto all'arrivo della nave in un porto nazionale.

Art. 326.

(Decorrenza della cessazione o della risoluzione del contratto).

Nei casi previsti dagli articoli 318, 319, 320, 321, n. 8, 323, 325, il contratto di arruolamento cessa o si risolve dopo che siano compiute le operazioni di ormeggio e di scarico della nave nel porto nel quale lo arruolato deve essere sbarcato.

Nel caso previsto dall'articolo 321, n. 3, il contratto di arruolamento si risolve dalla data dell'ordinanza con la quale, a norma dell'articolo 631, è disposta la vendita all'incanto.

Nel caso previsto dall'articolo 322, il contratto si considera risolto nel giorno in cui la nave si presume perita.

Art. 327.

(Retribuzioni spettanti all'arruolato in caso di risoluzione del contratto).

In ogni caso di risoluzione del contratto:

1) se la retribuzione è stabilita a tempo, questa è dovuta all'arruolato fino al giorno della risoluzione;

2) se la retribuzione è stabilita a viaggio o in forma di partecipazione al profitto o al nolo, è dovuta all'arruolato la parte della somma convenuta o la parte della quota o del minimo garantito spettanti, commisurata alla durata del servizio prestato, in rapporto alla durata massima del viaggio, prevedibile al momento della stipulazione del contratto.

Se la retribuzione è stabilita in forma di partecipazione al profitto o al nolo, in caso di risoluzione del contratto per una delle cause previste dall'articolo 321, nn. 2, 3, 4, 5 e 6, nonchè dagli articoli 323 e 324, è dovuta l'intera quota spettante all'arruolato in base al contratto.

Art. 328.

(Mantenimento a bordo dopo la cessazione o la risoluzione del contratto).

I componenti dell'equipaggio hanno diritto ad essere mantenuti a bordo anche dopo la cessazione o la risoluzione del contratto di arruolamento, finchè siano interamente sodisfatti delle somme loro dovute in dipendenza del contratto stesso.

In questo caso deve inoltre essere corrisposta agli arruolati, per tutto il tempo durante il quale restano a bordo, la retribuzione stabilita dal contratto.

Il comandante può ottenere dall'autorità marittima o consolare l'autorizzazione allo sbarco dell'arruolato,

pagando a questo la somma non contestata ed eseguendo, per la parte rimanente, un deposito cauzionale presso l'autorità stessa, nella misura e con le modalità da questa determinate.

CAPO IV

Dei diritti derivanti dalla cessazione e dalla risoluzione del contratto

Art. 329.

(Indennità in caso di cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà dell'armatore).

In caso di cessazione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato per volontà dell'armatore, è dovuta all'arruolato una indennità pari al numero di giornate di retribuzione determinato dalle norme corporative o, in mancanza, dagli usi, per ogni anno o frazione di anno di servizio prestato.

Ai fini dell'applicazione del comma precedente devono essere computati i periodi di infermità per i quali l'arruolato abbia avuto diritto al trattamento previsto dall'articolo 334.

Art. 330.

(Indennità in caso di risoluzione del contratto a tempo indeterminato).

In caso di risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato, è dovuta all'arruolato un'indennità nella misura stabilita dall'articolo precedente, salvo che la risoluzione avvenga per fatto imputabile all'arruolato stesso.

Art. 331.

(Indennità in caso di risoluzione del contratto in caso di perdita o di innavigabilità assoluta della nave).

In caso di risoluzione del contratto per naufragio, preda o innavigabilità assoluta della nave, gli arruolati che, in base al contratto, erano retribuiti a tempo o a viaggio, hanno diritto per il periodo durante il quale restano disoccupati per causa loro non imputabile, ad una indennità giornaliera in misura pari alla retribuzione, entro i limiti di tempo stabiliti dal comma seguente.

L'indennità è dovuta per un tempo non eccedente la durata del contratto, se questo era a tempo determinato, ovvero non eccedente la presumibile durata massima del viaggio nel corso del quale è avvenuto il fatto che ha prodotto la risoluzione del contratto, se questo era a tempo indeterminato o a viaggio; ma in ogni caso l'indennità non è dovuta per un periodo superiore ai due mesi.

In caso di naufragio spetta inoltre agli arruolati un'indennità corrispondente al valore degli indumenti e degli attrezzi di loro proprietà che, a seguito del naufragio, sono andati perduti.

Art. 332.

(Indennità nel caso di perdita presunta).

Se il contratto di arruolamento è considerato risolto ai sensi dell'articolo 322, è dovuta:

1) nel caso di retribuzione a mese, un'indennità pari alla metà della retribuzione per la presumibile durata residua del viaggio dal giorno successivo a quello cui risalgono le ultime notizie, e in ogni caso a non meno di due mensilità;

2) nel caso di retribuzione a viaggio, un'indennità pari alla differenza fra la parte di retribuzione maturata alla data di risoluzione del contratto e la metà dell'intera retribuzione, se la nave si presume perita nell'andata, e l'intera retribuzione, se la nave si presume perita nel ritorno.

L'indennità è attribuita alle persone che hanno diritto alle prestazioni in caso di morte dell'assicurato, in base alle disposizioni sulle assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro.

In mancanza di aventi diritto ai sensi del comma precedente, l'indennità è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara.

Art. 333.

(Indennità in caso di morte dell'arruolato).

In caso di risoluzione del contratto per morte dell'arruolato, se l'arruolato è morto per la salvezza della nave, è dovuta in ogni caso, indipendentemente dall'indennità prevista nell'articolo 330, una indennità pari all'intera retribuzione per la presumibile durata residua del viaggio, alla data della morte.

Si applicano, per l'attribuzione dell'indennità, il secondo e il terzo comma dell'articolo precedente.

Art. 334.

(Trattamento spettante dopo la risoluzione del contratto all'arruolato ammalato o ferito).

Fuori dei casi nei quali le leggi speciali rendono obbligatoria l'assicurazione dell'equipaggio contro le malattie, quando il contratto è risolto, perchè l'arruolato, a causa di malattia o di lesioni, ha dovuto essere sbarcato o non ha potuto riprendere il proprio posto a bordo dopo lo sbarco in un porto di approdo, l'armatore, sempre che non ricorra uno dei casi previsti dal secondo comma dell'articolo 314, è tenuto a provvedere a proprie spese alla cura dell'arruolato, e a corrispondergli una indennità giornaliera in misura pari alla retribuzione, per tutto il tempo della cura, ma non oltre quattro mesi dalla data della risoluzione del contratto.

Se la malattia o le lesioni dipendono da causa di servizio, il limite di tempo stabilito nel comma precedente è elevato a sei mesi.

Le disposizioni dei due comma precedenti si applicano anche alle malattie, che si manifestano nei ventotto giorni successivi alla cessazione o alla risoluzione del contratto, quando dipendono da causa di servizio.

Art. 335.

(Indennità in caso di cattura dell'arruolato).

In caso di risoluzione del contratto per effetto di cattura dell'arruolato, indipendentemente dall'indennità prevista dall'articolo 330, è dovuta in ogni caso una indennità pari all'intera retribuzione per la presumibile durata residua del viaggio, successivamente alla data della cattura.

Art. 336.

(Indennità in caso di risoluzione del contratto per volontà dell'armatore).

Se l'armatore esercita la facoltà di risoluzione del contratto a tempo indeterminato, senza preavviso, ai sensi dell'articolo 323, è dovuta all'arruolato, oltre alla indennità prevista dall'articolo 330, un'altra indennità

pari a tante giornate di retribuzione, quanti avrebbero dovuto essere i giorni di preavviso, a norma dell'articolo 320.

Nel caso previsto dal comma precedente, se il preavviso è dato in misura inferiore a quella determinata ai sensi dell'articolo 320, è dovuta un'indennità pari a tante giornate di retribuzione quanti sono i giorni di preavviso mancanti.

Se l'armatore esercita la facoltà di risoluzione del contratto a viaggio, prima del compimento del viaggio, o del contratto a tempo determinato, prima della scadenza, ai sensi dell'articolo 323, l'arruolato ha diritto:

1) se la risoluzione del contratto avviene nel porto di arruolamento, prima della partenza, ad una indennità pari a quarantacinque giorni di retribuzione, ovvero pari alla intera retribuzione, se la presumibile durata del viaggio o il tempo per il quale il contratto è stato stipulato è inferiore a quarantacinque giorni;

2) se la risoluzione del contratto avviene dopo la partenza, ad una indennità pari alla retribuzione che gli sarebbe spettata per la presumibile durata del viaggio o per la durata del contratto.

Art. 337.
(Casi di esclusione del diritto a indennità).

Le indennità stabilite dall'articolo precedente non sono dovute, se la risoluzione del contratto avviene:

1) per colpa dell'arruolato;

2) per effetto di interdizione del commercio con il luogo di destinazione della nave, arresto della nave, o altra causa non imputabile all'armatore che renda impossibile l'inizio o la prosecuzione del viaggio;

3) a causa di disarmo per mancanza di traffico, per un periodo non inferiore a quindici giorni, o di disarmo per riclassifica della nave o per grandi riparazioni di durata non inferiore a trenta giorni.

Qualora per l'interdizione del commercio con il luogo di destinazione o per l'arresto della nave sia attribuita una indennità all'armatore, gli arruolati hanno diritto alle indennità previste dall'articolo precedente, ma l'ammontare delle indennità corrisposte all'intero equipaggio non può superare il terzo dell'indennità conseguita dall'armatore.

Art. 338.
(Indennità in caso di perdita della nazionalità della nave o di sbarco dell'arruolato per cattivo trattamento).

Nei casi previsti dagli articoli 321, n. 2, e 324, oltre all'indennità stabilita dall'articolo 330, l'arruolato ha diritto anche alla indennità stabilita dall'articolo 336, salvo, quando si tratta dell'applicazione dell'articolo 324, il risarcimento dei danni derivati all'arruolato dal fatto del comandante o dalla risoluzione del contratto.

Art. 339.
(Determinazione delle indennità previste dagli articoli precedenti).

Quando, a norma delle disposizioni di questo capo, una indennità è commisurata alla retribuzione stabilita nel contratto, si intendono comprese nella retribuzione la paga base, la panatica e le indennità accessorie di carattere fisso e continuativo.

Se la retribuzione è convenuta a viaggio, o a partecipazione al profitto o al nolo, l'indennità è determinata sulla base della somma fissata nel contratto, o della quota che sarebbe spettata all'arruolato in relazione alla durata del viaggio prevedibile alla data della stipulazione del contratto stesso.

Art. 340.
(Decorrenza delle indennità previste negli articoli precedenti).

Quando le disposizioni di questo capo attribuiscono all'arruolato il diritto ad una indennità giornaliera per un determinato periodo successivo alla cessazione o alla risoluzione del contratto, detto periodo, nel caso che l'arruolato abbia diritto al rimpatrio, decorre dal giorno successivo a quello in cui il rimpatrio stesso è stato effettuato.

CAPO V
Del rimpatrio dell'arruolato

Art. 341.
(Obbligo del rimpatrio dell'arruolato).

Quando il contratto cessa o si risolve in luogo diverso dal porto di arruolamento, l'armatore è tenuto a provvedere al rimpatrio dell'arruolato.

Se la risoluzione del contratto è avvenuta per colpa dell'arruolato, ovvero per malattia o lesioni, nei casi previsti dal secondo comma dell'articolo 314, l'armatore ha diritto ad essere rimborsato dall'arruolato delle spese sostenute per il suo rimpatrio.

Qualora l'armatore non provveda, il rimpatrio è eseguito a cura dell'autorità marittima o consolare. L'autorità marittima emette ingiunzione a carico dell'armatore per il rimborso delle spese sostenute dallo Stato.

Art. 342.
(Contenuto dell'obbligo di rimpatrio).

L'obbligo di provvedere al rimpatrio dell'arruolato comprende le spese necessarie per il viaggio, l'alloggio e il mantenimento, fino all'arrivo a destinazione, nonchè, durante l'eventuale ricovero della nave in stazione sanitaria, fino all'ammissione a libera pratica.

Fuori dei casi previsti dal secondo comma dell'articolo precedente, l'armatore è tenuto a corrispondere all'arruolato, durante il rimpatrio, una indennità giornaliera pari alla retribuzione determinata ai sensi dell'articolo 339.

In caso di naufragio, l'armatore è altresì tenuto a fornire ai componenti dell'equipaggio gli indumenti necessari.

Art. 343.
(Rimpatrio dell'arruolato ammalato o ferito).

Se l'arruolato è sbarcato per malattia o lesioni, il comandante deve depositare presso l'autorità marittima o consolare la somma necessaria per la cura e il rimpatrio, nonchè l'indennità spettante all'arruolato ai sensi del secondo comma dell'articolo precedente.

All'estero, dove non sia autorità consolare, il comandante deve provvedere al ricovero dell'arruolato in un ospedale o in altro luogo in cui possa essere curato, depositando presso l'ente o la persona incaricata della cura le somme indicate nel comma precedente.

Se il rimpatrio deve avvenire prima che l'arruolato sia completamente guarito, vi si provvede seguendo le prescrizioni del medico che ha avuto in cura l'arruo-

lato medesimo; quando il viaggio deve compiersi per mare, esso è effettuato, qualora le prescrizioni mediche lo esigano, su nave provvista del servizio sanitario.

Art. 344.

(Luogo di rimpatrio).

Il rimpatrio dell'arruolato si compie con il suo ritorno al porto di arruolamento.

Tuttavia, se l'arruolato ne fa richiesta e non vi è aumento di spesa, il rimpatrio deve essere effettuato provvedendo al ritorno in altra località da lui indicata.

Art. 345.

(Rimpatrio a mezzo di imbarco su altra nave).

L'obbligo di provvedere al rimpatrio dell'arruolato può essere soddisfatto, procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione retribuita su altra nave, che si rechi nel luogo di rimpatrio o in località vicina. In quest'ultimo caso sono a carico dell'armatore le spese per la prosecuzione del viaggio fino al luogo di rimpatrio.

Se la retribuzione percepita dall'arruolato a bordo della nave, sulla quale è imbarcato, è inferiore alla indennità spettantegli ai sensi del secondo comma dell'articolo 342, l'armatore è tenuto a corrispondergli la differenza.

Art. 346.

(Rimpatrio di stranieri arruolati su navi italiane).

Le disposizioni di questo capo si applicano agli stranieri arruolati su navi nazionali, purchè gli Stati di cui essi hanno la cittadinanza assicurino eguale trattamento ai cittadini italiani arruolati su navi che battano la loro bandiera.

CAPO VI

Disposizioni varie

Art. 347.

(Cedibilità, sequestrabilità e pignorabilità dei crediti dell'arruolato verso l'armatore).

Le retribuzioni degli arruolati possono essere cedute, sequestrate o pignorate soltanto per un quinto del loro ammontare ed esclusivamente per alimenti dovuti per legge o per debiti certi, liquidi ed esigibili verso l'armatore, dipendenti dal servizio della nave.

La quota della retribuzione corrispondente al vitto e le somme dovute dall'armatore per il rimpatrio dell'arruolato, o per spese di cura, non possono essere cedute, sequestrate nè pignorate, neppure entro il limite stabilito dal comma precedente.

L'arruolato può chiedere all'armatore, all'atto dell'imbarco, che una parte della retribuzione sia versata a persona della sua famiglia.

Se l'armatore o il comandante si oppone alla richiesta prevista dal comma precedente, la vertenza è risolta, con provvedimento non soggetto ad alcuna impugnazione, dall'autorità marittima o consolare del luogo dove si trova la nave.

Art. 348.

(Impignorabilità e insequestrabilità di indumenti e strumenti).

Oltre le cose che, a norma del codice di procedura civile e delle leggi speciali, non sono soggette a sequestro nè a pignoramento, non possono essere sequestrati nè pignorati per alcun titolo:

1) gli indumenti della gente di mare navigante necessari per i servizi di bordo;

2) gli strumenti e gli altri oggetti appartenenti alla gente di mare navigante destinati all'esercizio della professione.

Art. 349.

(Esercizio dei diritti spettanti agli eredi e agli altri aventi diritto in caso di perdita presunta della nave).

I diritti spettanti agli eredi dell'arruolato e agli altri aventi diritto nel caso in cui la nave, per mancanza di notizie, sia considerata perita possono essere fatti valere soltanto dopo la cancellazione della nave dal registro d'iscrizione.

Art. 350.

(Effetti della chiamata o del richiamo alle armi).

Gli effetti della chiamata o del richiamo alle armi dell'arruolato sul contratto e il trattamento spettante in questi casi all'arruolato sono determinati da leggi speciali, dalle norme corporative, o, in mancanza, dagli usi.

Art. 351.

(Prescrizione).

Le azioni derivanti dal contratto di arruolamento si prescrivono col decorso di due anni dal giorno dello sbarco nel porto di arruolamento successivamente alla cessazione o alla risoluzione del contratto. In caso di più contratti a tempo determinato o a viaggio, che a sensi dell'articolo 304 siano regolati dalle norme sul contratto a tempo indeterminato, il termine decorre dal giorno dello sbarco nel porto di arruolamento successivamente alla cessazione o alla risoluzione dell'ultimo contratto.

La prescrizione delle azioni spettanti agli eredi dell'arruolato ed agli altri aventi diritto in caso di perdita della nave decorre dalla data di cancellazione di questa dal registro d'iscrizione.

Art. 352.

(Derogabilità delle norme).

Le disposizioni degli articoli 301, 302; 306 a 312; 314 primo e secondo comma; 324, 325; 341 a 349, non possono essere derogate nè dalle norme corporative, nè dal contratto individuale di arruolamento.

Le disposizioni degli articoli 304; 314, terzo comma; 315 a 323; 326 a 340 possono essere derogate dalle norme corporative; non possono essere derogate dal contratto individuale se non a favore dell'arruolato.

Tuttavia, neppure con le norme corporative si può aumentare il termine previsto dal primo e dal secondo comma dell'articolo 304, nè si può diminuire il termine previsto dal terzo comma dello stesso articolo.

LIBRO TERZO

DELLE OBBLIGAZIONI RELATIVE ALL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO PRIMO

DEI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE

CAPO I

Della locazione

Art. 353.

(*Locazione di nave*).

Si ha locazione di nave quando una delle parti si obbliga a far godere all'altra per un dato tempo la nave verso un determinato corrispettivo.

Art. 354.

(*Forma del contratto*).

Il contratto di locazione deve essere provato per iscritto.

Tuttavia la prova scritta non è richiesta per la locazione di navi minori di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci, se a propulsione meccanica, ovvero di galleggianti.

Art. 355.

(*Sublocazione e cessione del contratto*).

Il conduttore non può sublocare la nave nè cedere i diritti derivanti dal contratto, se tali facoltà non gli sono state consentite dal locatore.

La forma del contratto di sublocazione e di quello di cessione è regolata dal disposto dell'articolo precedente.

Art. 356.

(*Obblighi del locatore*).

Il locatore è tenuto a consegnare la nave, con le relative pertinenze, in stato di navigabilità e munita dei documenti necessarii per la navigazione, nonchè a provvedere a tutte le riparazioni dovute a forza maggiore o a logorio per l'uso normale della nave secondo l'impiego convenuto.

Art. 357.

(*Responsabilità del locatore*).

Il locatore è responsabile dei danni derivati da difetto di navigabilità, a meno che provi che si tratta di vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Art. 358.

(*Obblighi del conduttore*).

Il conduttore è tenuto ad usare della nave secondo le caratteristiche tecniche, risultanti dal certificato di navigabilità, e in conformità dell'impiego convenuto.

Art. 359.

(*Scadenza del contratto*).

Salvo espresso consenso del locatore, il contratto non s'intende rinnovato, ancorchè, spirato il termine stabilito, il conduttore conservi la detenzione della nave.

Nel caso di ritardo nella riconsegna per fatto del conduttore, per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto, non si fa luogo a liquidazione di danni, ma al locatore, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, è dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

Art. 360.

(*Prescrizione*).

Le azioni derivanti dal contratto di locazione si prescrivono con il decorso di un anno dalla scadenza del contratto o, nel caso previsto dall'articolo precedente, dalla data di riconsegna della nave. Nel caso di perdita presunta della nave, il termine decorre dalla data di cancellazione di questa dal registro d'iscrizione.

CAPO II

Del noleggio

Art. 361.

(*Noleggio*).

Il noleggio è il contratto per il quale l'armatore, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a compiere con una nave determinata uno o più viaggi prestabiliti, ovvero, entro il periodo di tempo convenuto, i viaggi ordinati dal noleggiatore alle condizioni stabilite dal contratto o dagli usi.

Art. 362.

(*Forma del contratto*).

Il contratto di noleggio deve essere provato per iscritto. La scrittura deve enunciare:

1) gli elementi di individuazione, la nazionalità, la portata della nave;

2) il nome e il cognome del noleggiante e del noleggiatore;

3) il nome e il cognome del comandante;

4) l'ammontare del nolo;

5) la durata del contratto o l'indicazione dei viaggi da compiere.

Non è richiesta la prova scritta quando il noleggio concerne navi minori di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci, se a propulsione meccanica.

Art. 363.

(*Obblighi del noleggiante*).

Il noleggiante è obbligato, prima della partenza, a mettere la nave in stato di navigabilità per il compimento del viaggio, ad armarla ed equipaggiarla convenientemente, e a provvederla dei prescritti documenti.

Il noleggiante è responsabile dei danni derivati da difetto di navigabilità, a meno che provi che si tratta di vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

Art. 364.

(*Obblighi del noleggiatore*).

Sono a carico del noleggiatore la provvista di combustibile, acqua e lubrificanti necessarii per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, nonchè le spese inerenti all'impiego commerciale della nave, comprese quelle di ancoraggio, di canale e simili.

Art. 365.
(Esecuzione dei viaggi nel noleggio a tempo).

Il noleggiante a tempo non è obbligato a intraprendere un viaggio che esponga la nave o le persone ad un pericolo non prevedibile al momento della conclusione del contratto.

Del pari egli non è obbligato a intraprendere un viaggio la cui durata prevedibile oltrepassi considerevolmente, in rapporto alla durata del contratto, la scadenza del contratto stesso.

Art. 366.
(Eccesso di durata del viaggio).

Se per fatto del noleggiatore a tempo la durata dell'ultimo viaggio eccede la scadenza del contratto, non si fa luogo a liquidazione di danni, ma al noleggiante, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, è dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

Art. 367.
(Pagamento del nolo a tempo).

Il nolo a tempo, in mancanza di patto o uso diverso, è dovuto in rate mensili anticipate.

Tuttavia, salvo patto contrario, il nolo anticipato non si intende acquisito ad ogni evento.

Art. 368.
(Impedimento temporaneo).

Il nolo a tempo non è dovuto per il periodo durante il quale non si è potuto utilizzare la nave per causa non imputabile al noleggiatore.

Tuttavia, in caso di rilascio per fortuna di mare o per accidente subito dal carico, ovvero per provvedimento di autorità nazionale o straniera, durante il tempo dell'impedimento, ad eccezione di quello in cui la nave è sottoposta a riparazione, è dovuto il nolo al netto delle spese risparmiate dal noleggiante per l'inutilizzazione della nave.

Art. 369.
(Perdita della nave).

Nel caso di perdita della nave, il nolo a tempo è dovuto fino a tutto il giorno in cui è avvenuta la perdita.

Art. 370.
(Responsabilità per le operazioni commerciali).

Il comandante deve seguire, nei limiti stabiliti dal contratto di noleggio, le istruzioni del noleggiatore sull'impiego commerciale della nave e rilasciare le polizze di carico alle condizioni da lui indicate.

Il noleggiante non è responsabile verso il noleggiatore per le obbligazioni assunte dal comandante in dipendenza delle predette operazioni, e per le colpe commerciali del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio in dipendenza delle operazioni medesime.

Art. 371.
(Subnoleggio e cessione del contratto).

In caso di subnoleggio o di cessione totale o parziale dei diritti derivanti dal contratto, il noleggiatore rimane responsabile verso il noleggiante delle obbligazioni assunte con il contratto di noleggio.

Art. 372.
(Prescrizione).

Le azioni derivanti dal contratto di noleggio si prescrivono col decorso di un anno. Il termine decorre, se il noleggio è a tempo dalla scadenza del contratto o dalla fine dell'ultimo viaggio se il viaggio è prorogato a norma dell'articolo 366; se il noleggio è a viaggio dalla fine del viaggio.

Nei casi in cui il viaggio non sia iniziato o compiuto, il termine decorre dal giorno in cui si è verificato l'avvenimento che ha reso impossibile l'esecuzione del contratto o la continuazione del viaggio. In caso di perdita presunta della nave il termine decorre dalla data di cancellazione di questa dai registri d'iscrizione.

CAPO III
Del trasporto marittimo

SEZIONE I. — *Del trasporto di persone*

Art. 373.
(Forma del contratto).

Il contratto di trasporto di persone deve essere provato per iscritto, tranne che si tratti di trasporto su navi minori di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci, se a propulsione meccanica.

Tuttavia il biglietto di passaggio rilasciato dal vettore fa prova della conclusione del contratto per il viaggio indicato nel biglietto stesso.

Art. 374.
(Indicazioni del biglietto di passaggio).

Il biglietto di passaggio deve indicare il luogo e la data di emissione, il luogo di partenza e quello di destinazione, gli approdi intermedi, il prezzo di passaggio, il nome e il domicilio del vettore.

Art. 375.
(Cessione del diritto al trasporto).

Il diritto al trasporto non può essere ceduto senza espresso consenso del vettore, se il biglietto indica il nome del passeggero o se, mancando questa indicazione, il passeggero ha iniziato il viaggio.

Art. 376.
(Imbarco senza biglietto).

Chi si imbarca senza biglietto deve darne immediato avviso al comandante o al commissario di bordo. In difetto, è tenuto a pagare il doppio del prezzo di passaggio sino al porto verso cui è diretto o in cui è sbarcato, salvo in ogni caso il risarcimento dei danni.

Art. 377.
(Impedimento del passeggero).

Se, prima della partenza, si verifica la morte del passeggero, ovvero un suo impedimento a viaggiare per causa a lui non imputabile, il contratto è risolto, ed è dovuto il quarto del prezzo di passaggio, computato al netto del vitto, se questo fu compreso nel prezzo.

Se l'evento riguarda uno dei congiunti o degli addetti alla famiglia, che dovevano viaggiare insieme, può ciascuno dei passeggeri chiedere la risoluzione del contratto alle stesse condizioni.

Nei casi previsti dai comma precedenti al vettore deve essere data notizia dell'impedimento prima della partenza, quando ciò sia possibile; in mancanza è dovuto l'intero prezzo di passaggio netto.

Art. 378.
(Mancata partenza del passeggero).

Il passeggero, se non si presenta a bordo nel tempo stabilito, deve il prezzo di passaggio computato al netto del vitto.

Tuttavia il prezzo non è dovuto se, con il consenso del vettore, il diritto al trasporto è ceduto ad altri in seguito a domanda del passeggero, ma in tal caso spetta al vettore una provvigione sul prezzo, in misura non superiore al dieci per cento.

Art. 379.
(Impedimento della nave).

Se la partenza della nave è impedita per causa non imputabile al vettore, il contratto è risolto ed il vettore deve restituire il prezzo versatogli.

Art. 380.
(Soppressione della partenza o mutamento d'itinerario).

Se il vettore sopprime la partenza della nave, e il viaggio non può essere effettuato con altra nave dello stesso vettore, la quale parta successivamente, il contratto è risolto.

Quando vi siano partenze successive di altre navi dello stesso vettore, il passeggero ha facoltà di compiere il viaggio su una di dette navi, ove ciò sia possibile, ovvero di risolvere il contratto. Parimenti il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto, se il vettore muta l'itinerario in modo da arrecare pregiudizio ai di lui interessi.

Nei casi indicati dai due comma precedenti il passeggero ha diritto al risarcimento dei danni. Tuttavia se la soppressione o il mutamento ha luogo per un giustificato motivo, il risarcimento non può eccedere il doppio del prezzo netto di passaggio.

Art. 381.
(Ritardo della partenza).

Se la partenza è ritardata, il passeggero ha diritto, durante il periodo del ritardo, all'alloggio e al vitto, quando questo sia stato compreso nel prezzo di passaggio.

Se trattasi di viaggi di durata inferiore alle ventiquattro ore, dopo dodici ore di ritardo il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto. Se trattasi di viaggi superiori alle ventiquattro ore, il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto dopo ventiquattro ore di ritardo nei viaggi tra porti del Mediterraneo o dopo quarantotto ore nei viaggi che abbiano inizio o termine fuori del Mediterraneo. Se non si avvale di tale facoltà, il passeggero, dallo scadere dei termini suindicati, non ha diritto a ricevere l'alloggio e il vitto a spese del vettore.

Se il ritardo nella partenza è dovuta a causa imputabile al vettore il passeggero ha inoltre diritto, in ogni caso, al risarcimento dei danni.

Art. 382.
(Interruzione del viaggio della nave).

Se il viaggio della nave è interrotto per causa di forza maggiore il prezzo di passaggio è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso.

Tuttavia il vettore ha diritto all'intero prezzo, se, in tempo ragionevole, procura a sue spese al passeggero la prosecuzione del viaggio su nave analoga, fornendogli nell'intervallo l'alloggio e il vitto, se questo fu compreso nel prezzo di passaggio.

Art. 383.
(Interruzione del viaggio del passeggero).

Se il passeggero è costretto a interrompere il viaggio per causa a lui non imputabile, il prezzo di passaggio è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso.

Se il viaggio è interrotto per fatto del passeggero, questi deve altresì, per la residua durata del viaggio, il prezzo di passaggio netto.

Art. 384.
(Operazioni di imbarco e di sbarco).

Negli approdi ove difetta il servizio di imbarco o di sbarco, le relative operazioni sono eseguite dal vettore a spese del passeggero, se il loro ammontare non è compreso nel prezzo di passaggio.

Art. 385.
(Responsabilità del vettore per inesecuzione del trasporto o per ritardo).

Il vettore è responsabile dei danni derivati al passeggero da ritardo o da mancata esecuzione del trasporto, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile.

Art. 386.
(Responsabilità del vettore per danni alle persone).

Il vettore è responsabile per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dipendenti da fatti verificatisi dall'inizio dell'imbarco sino al compimento dello sbarco, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile.

Art. 387.
(Trasporto del bagaglio non registrato).

Nel prezzo di passaggio è compreso il corrispettivo del trasporto del bagaglio del passeggero, nei limiti di peso e di volume prestabiliti dal vettore od osservati per uso.

Il bagaglio deve contenere esclusivamente oggetti personali del passeggero. Se si includono nel bagaglio oggetti di altra natura, il passeggero deve il doppio del prezzo di tariffa per il trasporto delle cose stesse, oltre al risarcimento dei danni.

Art. 388.
(Trasporto del bagaglio registrato).

Per il bagaglio eccedente i limiti previsti dall'articolo precedente il vettore, su richiesta del passeggero, è tenuto a compilare, in duplice esemplare, un bollettino con l'indicazione del luogo e della data di emissione, del luogo di partenza e di quello di destinazione, del proprio nome e domicilio, del numero e del peso dei colli, dell'eventuale valore dichiarato e del prezzo di trasporto.

Un esemplare del bollettino firmato dal vettore è consegnato al passeggero.

Art. 389.
(Responsabilità del vettore pel bagaglio).

Il vettore è responsabile, entro il limite di lire trecento per chilogramma o della maggior cifra risultante dalla dichiarazione di valore, della perdita e delle avarie del bagaglio, che gli è stato consegnato chiuso, se non prova che la perdita o le avarie sono derivate da causa a lui non imputabile.

La perdita o le avarie devono essere fatte constare, a pena di decadenza, al momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni, se trattasi di perdita o di avarie non apparenti.

Per i bagagli e gli oggetti non consegnati al vettore, questi non è responsabile della perdita o delle avarie, se non quando il passeggero provi che le stesse sono state determinate da causa imputabile al vettore.

Art. 390.
(Responsabilità del vettore nel trasporto gratuito).

Le disposizioni degli articoli precedenti che regolano la responsabilità del vettore e i limiti del risarcimento da questo dovuto si applicano anche al contratto di trasporto gratuito.

Art. 391.
(Responsabilità del vettore nel trasporto amichevole).

Chi assume il trasporto di persone o di bagagli a titolo amichevole è responsabile solo quando il danneggiato provi che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

Art. 392.
(Derogabilità delle norme).

Non sono derogabili a favore del vettore gli articoli 385, 386; 389 a 391.

Art. 393.
(Pegno legale sul bagaglio).

Il vettore ha diritto di pegno legale sul bagaglio per i crediti verso il passeggero nascenti dal contratto di trasporto. Quando il passeggero adempie ai propri obblighi, il vettore è tenuto a riconsegnare il bagaglio nel luogo stabilito dal contratto.

Art. 394.
(Bagaglio non ritirato).

Il vettore può depositare in luogo idoneo il bagaglio non ritirato, dandone avviso al passeggero.

Art. 395.
(Prescrizione).

Le azioni derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli non registrati si prescrivono col decorso di un anno dall'arrivo a destinazione del passeggero o, in caso di mancato arrivo, dal giorno in cui il passeggero avrebbe dovuto arrivare.

Le azioni derivanti dal contratto di trasporto di bagagli registrati si prescrivono col decorso di un anno dalla riconsegna dei bagagli o, in caso di perdita, dal giorno in cui questi avrebbero dovuto essere riconsegnati.

Nei trasporti che hanno inizio o termine fuori del Mediterraneo, la prescrizione delle azioni indicate dai comma precedenti si compie col decorso di due anni.

Sezione II. — *Del trasporto di cose in generale*

Art. 396.
(Trasporti di cose).

Il trasporto di cose può avere per oggetto un carico totale o parziale ovvero cose singole, e può effettuarsi su nave determinata ovvero su nave indeterminata.

Art. 397.
(Forma del contratto).

Il contratto di trasporto di cose deve esser provato per iscritto, tranne che si tratti di navi minori, di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci, se a propulsione meccanica.

Art. 398.
(Obblighi del vettore all'inizio del viaggio).

Il vettore, prima dell'inizio del viaggio, oltre ad usare la normale diligenza perchè la nave sia apprestata in stato di navigabilità e convenientemente armata ed equipaggiata, deve curare che le stive, le camere refrigeranti, quelle frigorifere e le altre parti della nave destinate alla caricazione siano in buono stato per il ricevimento, la conservazione e il trasporto delle merci.

Art. 399.
(Responsabilità del vettore).

Il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonchè dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, nè in tutto nè in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti.

Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra,

sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti.

Art. 400.
(Limite del risarcimento).

Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità del carico, essere superiore a lire cinquemila o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco.

Il valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco si presume come valore effettivo delle cose trasportate fino a prova contraria; ma, ove provi che la dichiarazione è inesatta, il vettore non è responsabile per la perdita o per le avarie delle cose trasportate ovvero per il ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa.

Art. 401.
(Derogabilità delle norme sulla responsabilità).

Le norme degli articoli 399 e 400 sono sempre derogabili a favore del caricatore. Sono derogabili anche a favore del vettore per quanto concerne il periodo di tempo anteriore alla caricazione e quello posteriore alla scaricazione; e, anche per il periodo che intercorre tra caricazione e scaricazione, relativamente ai trasporti di merci caricate sopra coperta e di animali vivi, nonchè relativamente ai trasporti nazionali di merci di qualsiasi genere. Nei confronti dei terzi l'efficacia delle clausole derogatrici è subordinata alla loro inserzione nella polizza ricevuto per l'imbarco o nella polizza di carico.

Le norme anzidette sono infine derogabili, anche fuori delle ipotesi e dei limiti previsti nel precedente comma, qualora non venga emessa polizza di carico, nè altro documento negoziabile.

Art. 402.
(Consegna e riconsegna delle merci).

In mancanza di diverso patto, regolamento portuale od uso locale, il vettore riceve e riconsegna le merci sotto paranco.

Art. 403.
(Imballaggi e marche di contrassegno).

Sulle merci consegnate al vettore, o sui loro imballaggi, devono, a cura del caricatore, essere apposte marche di contrassegno, in maniera che normalmente rimangano visibili fino al termine del viaggio.

Il caricatore è responsabile verso il vettore per i danni a lui derivati da imperfetta apposizione delle marche.

Art. 404.
(Consegna delle bollette doganali).

Entro ventiquattr'ore dall'imbarco delle merci, e in ogni caso prima della partenza della nave, il caricatore è tenuto a consegnare al vettore le bollette doganali.

Il caricatore è responsabile verso il vettore per i danni a lui derivati dall'omessa consegna.

Il vettore non è tenuto a verificare la completezza dei documenti e l'esattezza delle indicazioni in questi contenute.

Art. 405.
(Impedimento prima della partenza).

Se la partenza della nave è impedita per causa di forza maggiore, il contratto è risolto. Se per la stessa causa la partenza della nave è soverchiamente ritardata, il contratto può essere risolto.

Se la risoluzione avviene dopo l'imbarco, il caricatore è tenuto a sopportare le spese di scaricazione.

Art. 406.
(Impedimento temporaneo).

Se la partenza della nave o la prosecuzione del viaggio è temporaneamente impedita per causa non imputabile al vettore, il contratto resta in vigore.

Il caricatore può, mentre dura l'impedimento, far scaricare le merci a proprie spese, con l'obbligo di ricaricarle ovvero di risarcire i danni. Se l'impedimento si verifica in corso di viaggio, il caricatore è tenuto a prestare idonea cauzione per l'adempimento degli obblighi predetti.

Art. 407.
(Interruzione del viaggio).

Se, dopo la partenza, il comandante è costretto a fare riparazioni per causa di forza maggiore, il contratto rimane in vigore ed il caricatore non ha diritto a riduzione di nolo.

Se la nave non può essere riparata od è necessario un tempo soverchio, ovvero se il viaggio è interrotto o soverchiamente ritardato per altra causa di forza maggiore, il nolo è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso, purchè il comandante abbia fatto il possibile per provvedere, per conto del caricatore, al trasporto delle merci a destinazione con altra nave.

Art. 408.
(Impedimento all'arrivo).

Se l'approdo è impedito o soverchiamente ritardato per causa di forza maggiore, il comandante, se non ha ricevuto ordini o se gli ordini ricevuti sono ineseguibili, deve provvedere nel modo migliore per l'interesse della nave e del carico, approdando in altro porto vicino o ritornando al porto di partenza.

Art. 409.
(Merci non dichiarate o falsamente indicate).

Il comandante può fare scaricare nel luogo d'imbarco le cose non dichiarate o falsamente indicate dal caricatore, ovvero può esigere il nolo al tasso massimo corrente nel luogo di caricazione per cose di simile natura, oltre il risarcimento del danno.

Art. 410.
(Recesso del caricatore prima della partenza).

Prima della partenza della nave il caricatore può recedere dal contratto, pagando la metà del nolo convenuto, nonchè le spese sostenute per la caricazione e la

scaricazione, se tali spese non sono comprese nel nolo, e le controstallie decorse.

Tuttavia il caricatore può liberarsi in tutto o in parte da tale obbligo, provando che il vettore non ha subito alcun danno o ha subito un danno minore.

Art. 411.

(Recesso del caricatore durante il viaggio).

Il caricatore può, durante il viaggio, ritirare le cose caricate, pagando il nolo intero e rimborsando al vettore le spese straordinarie occorse per la scaricazione.

Il comandante non è tenuto alla scaricazione, quando questa importi ritardo eccessivo o modificazione dell'itinerario ovvero scalo in un porto intermedio non contemplato dal contratto o dagli usi.

Se le merci sono ritirate per causa imputabile al vettore, questi è responsabile delle spese e dei danni.

Art. 412.

(Caricazione incompleta).

Se il caricatore consegna una quantità di merci minore di quella convenuta, deve pagare il nolo intero, detratte le spese che il vettore abbia risparmiato per la mancata caricazione, se queste sono comprese nel nolo.

Il comandante può imbarcare altre merci, purchè, se il contratto ha per oggetto un carico totale, vi sia il consenso del caricatore. In ogni caso il caricatore profitta del nolo relativo alle cose che completano il carico, fino a concorrenza del nolo da lui dovuto.

Le stesse norme si applicano nel caso in cui il contratto di trasporto sia stato stipulato per un viaggio di andata e ritorno e il caricatore non imbarchi merci per il viaggio di ritorno.

Art. 413.

(Perdita e avarie delle cose).

La perdita e le avarie subite durante il trasporto dalle cose trasportate devono essere fatte constare dal destinatario, con riserva scritta o in contraddittorio del comandante della nave o del raccomandatario del vettore, non oltre il momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni dalla riconsegna, se trattarsi di perdita o di avarie non apparenti.

In mancanza della riserva scritta o della constatazione in contraddittorio, le merci si presumono riconsegnate dal vettore in conformità delle indicazioni contenute nel documento del trasporto.

Art. 414.

(Mancata riconsegna delle cose).

Se le merci non sono state riconsegnate a destinazione, il nolo deve essere corrisposto, quando la mancata riconsegna sia dovuta a fatto del caricatore o alla natura delle merci, se questa non era nota al vettore o al comandante, salva la detrazione del nolo percepito dal vettore per le cose da lui caricate in sostituzione di quelle perdute.

Art. 415.

(Deposito o vendita delle cose).

Il comandante, nel caso di mancato pagamento del nolo, può farsi autorizzare dall'autorità giudiziaria del luogo di scaricazione a depositare o, se sia necessario, a vendere tanta parte delle cose caricate quanta ne occorre per coprire il nolo e i supplementi di controstallia, a meno che il destinatario provveda al deposito di una somma pari all'ammontare del credito del vettore.

Art. 416.

(Prescrizione).

Le azioni derivanti dal contratto di trasporto di cose si prescrivono col decorso di un anno dalla riconsegna delle cose, e, in caso di perdita totale, dal giorno in cui le cose avrebbero dovuto arrivare a destinazione o, nei trasporti di cose determinate, dal giorno indicato nell'articolo 434.

Nei trasporti che hanno inizio o termine fuori del Mediterraneo, la prescrizione si compie col decorso di due anni.

SEZIONE III. — *Del trasporto di carico totale o parziale*

Art. 417.

(Norme applicabili).

Si applicano le regole generali sul trasporto di cose, ogni qualvolta viene assunto l'obbligo di riconsegnare a destinazione un carico totale o parziale su nave determinata.

Art. 418.

(Spazi non utilizzabili per la caricazione).

Non sono destinati al trasporto gli spazi interni della nave normalmente non utilizzabili per la caricazione, salvo espresso consenso del vettore nel caso in cui non ostino ragioni di sicurezza della navigazione.

Art. 419.

(Luogo di ancoraggio o di ormeggio).

Se il contratto non determina il punto di ancoraggio o di ormeggio, il caricatore può chiedere che la nave sia condotta nel luogo da lui designato, purchè si possa accedervi, sostarvi e uscirne senza pericolo.

Se il caricatore non designa in tempo utile tale luogo, la nave è condotta a quello abituale. Nel caso in cui ciò non sia possibile, il comandante sceglie un altro luogo, tenendo conto dell'interesse del caricatore.

Art. 420.

(Inesatta dichiarazione di portata della nave).

Il vettore che abbia dichiarato la portata della nave in misura maggiore o minore di quella effettiva, è tenuto al risarcimento dei danni, sempre che la differenza ecceda il ventesimo.

Art. 421.

(Decorrenza e durata delle stallie).

I giorni di stallia per la caricazione e per la scaricazione, salvo diverso patto, regolamento portuale od uso locale, decorrono dal momento in cui, essendo la nave pronta per l'imbarco o per lo sbarco, ne sia stato dato avviso a chi deve consegnare o ricevere le merci.

Il termine di stallia, in mancanza di patto, regolamento od uso, deve essere fissato dal comandante del porto, tenendo conto dei mezzi disponibili nel luogo

di caricazione o di scaricazione, della struttura della nave, nonchè della natura del carico; e deve essere comunicato tempestivamente a chi deve consegnare o ricevere le merci.

Art. 422.
(Computo delle stallie).

Il termine di stallia si computa a giorni lavorativi. Non si considerano tali i giorni festivi secondo la legge e le consuetudini locali.

Il decorso del termine è sospeso durante i giorni in cui le operazioni sono impedite per causa non imputabile al caricatore o al destinatario.

Art. 423.
(Decorrenza e durata delle controstallie).

Spirato il termine di stallia senza che, pel fatto del caricatore o del destinatario, sia stata ultimata la caricazione o la scaricazione, è dovuto un supplemento di nolo per ogni giorno di controstallia.

Il termine di controstallia, salvo diverso patto, regolamento od uso locale, è di tanti giorni correnti quanti sono stati i giorni lavorativi di stallia.

Art. 424.
(Soppressione del termine di controstallia).

Spirato il termine di stallia di caricazione senza che, per fatto del caricatore, sia stata imbarcata una quantità di merce sufficiente per garantire quanto è da lui dovuto al vettore, il comandante non è tenuto ad attendere il decorso del termine di controstallia se non gli venga fornita idonea cauzione.

Art. 425.
(Computo delle controstallie).

Il supplemento di controstallia è computato in ragione di ore e giorni consecutivi e deve essere versato giorno per giorno.

Il tasso di controstallia, in mancanza di diverso patto, regolamento od uso, è determinato in proporzione dell'ammontare del nolo, maggiorato della metà. Non si dà luogo a maggiorazione per il periodo durante il quale le operazioni di imbarco o di sbarco sono state impedite da causa non imputabile al caricatore o al destinatario.

Art. 426.
(Controstallie straordinarie).

Spirato il termine di controstallia per la caricazione, il comandante, previo avviso dato almeno ventiquattro ore prima ha facoltà di partire senza attendere la caricazione o il suo completamento, restando sempre dovuti il nolo e il supplemento di controstallia. Se il comandante non si avvale di questa facoltà, è dovuto per l'ulteriore sosta, fissata d'accordo col caricatore, un supplemento di controstallia maggiorato della metà, ove non esista diverso patto, regolamento o uso.

Spirato il termine di controstallia per la scaricazione senza che questa sia stata compiuta, è dovuto un supplemento di controstallia straordinaria per la durata e nella misura sopra indicate, salva la facoltà del comandante di scaricare le merci a norma dell'articolo seguente.

Art. 427.
(Deposito del carico).

Se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere il carico, ovvero se si presentano più destinatari o v'è opposizione alla riconsegna, il vettore deve chiedere immediatamente istruzioni al caricatore. Questi può disporre del carico a termini dell'articolo 523 libro delle obbligazioni, salva la facoltà del vettore di provvedere al deposito o alla vendita delle merci nei casi previsti dall'articolo 524 dello stesso libro.

Se il destinatario, dopo aver acquistato i diritti nascenti dal contratto, ritarda a ritirare il carico o se sorge controversia intorno all'esecuzione della consegna, il vettore può procedere al deposito delle merci presso un terzo a norma dell'articolo 351 libro delle obbligazioni o, trattandosi di merci soggette a rapido deterioramento, alla vendita per conto del destinatario a norma dell'articolo 352 dello stesso libro, dandone avviso all'interessato.

Sezione IV. — *Del trasporto di cose determinate*

Art. 428.
(Sostituibilità della nave).

Se il trasporto ha per oggetto cose determinate, il vettore, in mancanza di espresso divieto, ha facoltà di sostituire la nave designata con altra nave analoga, idonea a compiere il trasporto senza ritardo.

Art. 429.
(Caricazione delle merci).

Il caricatore deve presentare le merci per l'imbarco nei termini d'uso, non appena la nave sia pronta a ricevere il carico, e la caricazione deve essere effettuata dal vettore nei termini d'uso.

Decorso il termine per la consegna delle merci, il comandante ha facoltà di partire senza attendere il carico, e il caricatore è tenuto al pagamento dell'intero prezzo di trasporto.

Art. 430.
(Recesso del caricatore prima della partenza).

Dopo la caricazione delle merci il caricatore può avvalersi della facoltà prevista dall'articolo 410, solo quando dichiari di recedere dal contratto entro il termine d'uso per la partenza della nave e la scaricazione non cagioni ritardo alla partenza medesima.

Art. 431.
(Avviso al destinatario).

Salvo diverso patto od uso, il vettore deve dare immediato avviso al destinatario dell'arrivo delle cose trasportate.

Art. 432.
(Scaricazione delle merci).

Quando la nave sia in condizione di scaricare, se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere le merci, il vettore ha facoltà di consegnare le merci ad un'impresa di sbarco regolarmente autorizzata, la quale diviene responsabile verso il destinatario quale depo-

sitaria delle cose. Il vettore, che si avvale di questa facoltà, è tenuto a darne avviso al destinatario, se conosciuto, o all'indicato in polizza.

Quando il destinatario è presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell'interesse della nave per esigenze della scaricazione, le spese relative sono a carico del vettore.

Quando si presentano più destinatari o v'è opposizione alla riconsegna si applica il disposto dell'articolo 427.

Art. 433.
(Mancato pagamento del nolo o degli assegni).

Il vettore, se riconsegna le merci al destinatario senza esigere il nolo o le somme anticipate od assegnate, perde il diritto di rivalsa verso il caricatore.

Se non esige gli assegni di valore, è responsabile verso il caricatore per gli assegni a questo dovuti.

Art. 434.
(Mancato arrivo).

Salvo diverso patto od uso, nel caso di mancato arrivo delle merci, il destinatario può far valere i diritti nascenti dal contratto soltanto dal giorno in cui la perdita è stata riconosciuta dal vettore, o altrimenti dopo sette giorni dal termine in cui le merci avrebbero dovuto giungere a destinazione.

SEZIONE V. — *Della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico.*

Art. 435.
(Dichiarazione d'imbarco).

Il caricatore presenta al vettore una dichiarazione d'imbarco, nella quale sono indicati la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonchè il numero dei colli e le marche che li contrassegnano.

Il caricatore è responsabile verso il vettore dei danni che possono a questo derivare da omissioni o inesattezze nelle indicazioni contenute nella dichiarazione d'imbarco.

Art. 436.
(Documenti rilasciati dal vettore alla consegna e all'imbarco delle merci)

Assunto il trasporto, il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, è tenuto a rilasciare al caricatore un ordinativo d'imbarco per le merci da trasportare, ovvero, quando sia stato convenuto, una polizza ricevuto per l'imbarco.

Dopo l'imbarco, ed entro ventiquattr'ore dallo stesso, il comandante della nave è tenuto a rilasciare al caricatore una ricevuta di bordo per le merci imbarcate, a meno che gli rilasci direttamente, in nome del vettore, la polizza di carico.

Qualora non vi abbia provveduto il comandante della nave, il vettore o in suo luogo il raccomandatario, su presentazione della ricevuta di bordo, è tenuto a rilasciare la polizza di carico, ovvero ad apporre la menzione dell'avvenuto imbarco, con le indicazioni di cui alle lettere *g* ed *h* dell'articolo 438, sulla polizza ricevuto per l'imbarco precedentemente rilasciata.

Art. 437.
(Prova della consegna al vettore e dell'imbarco delle merci).

La polizza ricevuto per l'imbarco fa prova dell'avvenuta consegna delle merci al vettore; la ricevuta di bordo e la polizza di carico fanno prova dell'avvenuta caricazione.

Art. 438.
(Indicazioni della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico).

La polizza ricevuto per l'imbarco deve essere datata e sottoscritta da chi la rilascia, e deve enunciare:

a) il nome, il cognome e il domicilio del vettore;

b) il nome, il cognome e il domicilio del caricatore;

c) il luogo di destinazione, e, quando la polizza è nominativa, il nome, il cognome e il domicilio del destinatario;

d) la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonchè il numero dei colli e le marche che li contrassegnano;

e) lo stato apparente delle merci o degli imballaggi;

f) il luogo e la data di consegna.

La polizza di carico, parimenti datata e sottoscritta da chi la rilascia, oltre le indicazioni richieste per la polizza ricevuto per l'imbarco, deve enunciare:

g) il nome o il numero, l'ufficio di iscrizione e la nazionalità della nave;

h) il luogo e la data di caricazione.

Art. 439.
(Data di consegna e data di caricazione).

Se nella polizza di carico non è indicata la data di consegna, per tale si presume fino a prova contraria la data di caricazione delle merci.

Se nella polizza ricevuto per l'imbarco non è indicata la data di consegna, o nella polizza di carico non è indicata quella di caricazione, per data di consegna o per data di caricazione, rispettivamente, si presume quella di emissione della polizza.

Art. 440.
(Natura, qualità e quantità delle merci).

Il vettore, ovvero il raccomandatario o il comandante della nave, che rilascia la polizza ricevuto per l'imbarco o la polizza di carico, ha facoltà di inserire in polizza le proprie riserve, quando non può eseguire in tutto o in parte una normale verifica delle indicazioni fornite dal caricatore sulla natura, qualità e quantità delle merci, nonchè sul numero dei colli e sulle marche di contrassegno.

In mancanza di riserve, la natura, la qualità e la quantità delle merci, nonchè il numero e le marche dei colli consegnati al vettore o imbarcati, si presumono fino a prova contraria conformi alle indicazioni della polizza.

Art. 441.
(Originali della polizza di carico e della polizza ricevuto per l'imbarco).

La polizza ricevuto per l'imbarco e la polizza di carico sono emesse in due originali.

L'originale ritenuto dal vettore è sottoscritto dal caricatore o da un suo rappresentante, non è trasferibile, e reca esplicita indicazione della non trasferibilità.

L'originale rilasciato al caricatore è sottoscritto dal vettore, ovvero dal raccomandatario o dal comandante della nave che emette la polizza, ed attribuisce al possessore, legittimato a norma dell'articolo 445, il diritto alla consegna delle merci che vi sono specificate, il possesso delle medesime e il diritto di disporne mediante disposizione del titolo.

Art. 442.

(Forma e trasferimento dell'originale di polizza rilasciato al caricatore).

L'originale della polizza di carico o della polizza ricevuto per l'imbarco rilasciato al caricatore può essere al portatore, all'ordine o nominativo.

Il trasferimento di questo originale si opera nei modi e con gli effetti previsti dal codice civile per i titoli di credito al portatore, all'ordine o nominativi.

Tuttavia per l'emissione e il trasferimento della polizza nominativa non è richiesta l'annotazione nel registro dell'emittente, previsto dagli articoli 857 e seguenti del libro delle obbligazioni.

Art. 443.

(Duplicati della polizza).

Dell'originale della polizza ricevuto per l'imbarco o della polizza di carico rilasciato al caricatore possono essere, su richiesta di chi ha il diritto di disporre del titolo, emessi duplicati.

I duplicati non attribuiscono i diritti indicati nel terzo comma dell'articolo 441.

I duplicati non sono trasferibili, devono recare esplicita menzione della non trasferibilità, ed essere contraddistinti ciascuno dal numero d'ordine di rilascio.

Art. 444.

(Ordini di consegna).

Il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, quando ciò sia stato convenuto nel contratto di trasporto, sono tenuti ad emettere, dietro richiesta di chi ha il diritto di disporre delle merci mediante disposizione del titolo, ordini di consegna sul comandante della nave o sul raccomandatario, relativi a singole partite delle merci rappresentate dalla polizza ricevuto per l'imbarco o dalla polizza di carico.

In tal caso il vettore o il suo raccomandatario sono tenuti, all'atto dell'emissione degli ordini di consegna, a prenderne nota sull'originale trasferibile della polizza, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci specificate in ciascun ordine, e con l'apposizione della propria firma e di quella del richiedente; quando l'intero carico rappresentato dalla polizza sia frazionato fra i vari ordini di consegna, sono tenuti altresì a ritirare l'originale trasferibile della polizza.

Gli ordini di consegna emessi a norma dei comma precedenti attribuiscono i diritti indicati nel terzo comma dell'articolo 441; possono essere al portatore, all'ordine o nominativi.

Agli ordini di consegna predetti si applicano, in quanto compatibili, le norme sull'emissione e la circolazione della polizza di carico.

Art. 445.

(Legittimazione del possessore dei titoli rappresentativi delle merci).

Il possessore dell'originale trasferibile della polizza di carico o della polizza ricevuto per l'imbarco ovvero di un ordine di consegna è legittimato all'esercizio del diritto menzionato nel titolo, in base alla presentazione del titolo stesso o a una serie continua di girata ovvero per effetto dell'intestazione a suo favore, a seconda che il titolo sia al portatore, all'ordine o nominativo.

CAPO IV

Dei contratti di utilizzazione nella navigazione interna

Art. 446.

(Norme applicabili).

Ai contratti di utilizzazione delle navi addette alla navigazione interna si applicano, in quanto gli usi speciali non dispongano, le norme di questo titolo.

TITOLO SECONDO

DELLA CONTRIBUZIONE ALLE AVARIE COMUNI

Art. 447.

(Avarie comuni).

Le spese e i danni direttamente prodotti dai provvedimenti ragionevolmente presi, a norma dell'articolo 282, dal comandante, o da altri in sua vece, per la salvezza della spedizione, sono avarie comuni e vengono ripartiti fra tutti gli interessati alla spedizione stessa, sempre che il danno specifico volontariamente prodotto non sia quello stesso che si sarebbe necessariamente verificato secondo il corso naturale degli eventi.

Art. 448.

(Formazione della massa creditoria).

Ciascuno dei danneggiati partecipa alla formazione della massa creditoria, e concorre alla ripartizione, per l'ammontare dei danni effettivamente incidenti sui suoi beni, come diretta conseguenza del provvedimento preso dal comandante, fatta eccezione per i danni che siano caduti su attrezzi e altri oggetti di corredo e di armamento della nave non descritti nell'inventario ovvero su provviste di bordo, su cose caricate clandestinamente o scientemente dichiarate dal caricatore in maniera inesatta, su cose caricate sopra coperta in viaggi marittimi che superano le ottanta miglia di raggio dal porto di caricamento.

Art. 449.

(Spese eccezionali).

Per quanto concerne le spese eccezionali, il danno da ammettere nella massa creditoria è valutato sulla base della spesa sopportata, ovvero di quella che sarebbe stata sufficiente per la salvezza della spedizione e che con altra maggiore è stata sostituita.

A tali spese devono essere aggiunti gli interessi del prestito contratto per conseguire la somma necessaria,

il maggior valore dovuto al proprietario delle cose allo stesso fine vendute, nonchè i premi di assicurazione relativi all'operazione.

Dalle spese devono invece esser dedotti gli eventuali miglioramenti apportati per differenza tra il nuovo e il vecchio nelle riparazioni effettuate.

Art. 450.

(*Perdita del nolo*).

Per quanto concerne i noli perduti, il danno da ammettere nella massa creditoria è valutato sulla base dell'ammontare lordo, fatta deduzione dei noli guadagnati per le merci caricate in sostituzione e delle spese che la perdita ha consentito di risparmiare.

Art. 451.

(*Danni alla nave e al carico*).

Per quanto concerne le perdite e i danni materiali apportati alla nave, al carico, e a qualsiasi altro bene partecipante alla spedizione, il danno da ammettere nella massa creditoria è valutato sulla base del valore che la cosa perduta o danneggiata avrebbe avuto al termine della spedizione, o, se si tratta di viaggio circolare, al termine del viaggio contributivo, cioè nel porto in cui viene scaricata l'ultima partita di carico presente a bordo all'atto del provvedimento volontario.

Da questo valore deve essere fatta peraltro deduzione: *a*) delle spese risparmiate in conseguenza del danno o della perdita; *b*) dei danni subiti anteriormente al provvedimento volontario; *c*) del valore residuo che sussiste o avrebbe potuto sussistere indipendentemente dai danni subiti dalle cose stesse successivamente al provvedimento volontario e per cause a questo estranee.

Il valore residuo, che deve esser dedotto dal danno ammesso nella massa creditoria ai sensi della lettera *c* del precedente comma, è determinato sulla base degli stessi criteri di valutazione del danno, ovvero sulla base di quanto anche prima è stato realizzato o sarebbe stato possibile realizzare mediante alienazione.

Art. 452.

(*Spese del regolamento della contribuzione*).

Nella massa creditoria sono ammesse anche le spese relative alle operazioni di liquidazione e di regolamento.

Art. 453.

(*Formazione della massa debitoria*).

Ciascuno degli interessati nella spedizione partecipa alla formazione della massa debitoria e contribuisce alla sopportazione dei danni e delle spese in ragione del valore dei beni per lui in rischio, fatta eccezione dei corredi dell'equipaggio e dei bagagli non registrati.

Art. 454.

(*Contribuzione della nave e del carico*).

Per quanto concerne la nave, il carico e qualsiasi altra cosa che si trovi a bordo, la partecipazione alla massa debitoria è determinata sulla base del valore effettivo o presumibile al termine del viaggio, o, se si tratta di viaggio circolare, al termine del viaggio contributivo.

Da tale valore deve essere fatta peraltro deduzione dei danni subiti indipendentemente dal provvedimento volontario, anteriormente o successivamente allo stesso, e delle spese che sono o sarebbero state risparmiate in caso di perdita delle cose medesime.

Art. 455.

(*Contribuzione del nolo*).

Per quanto concerne i noli relativi al viaggio, la partecipazione alla massa debitoria è determinata sulla base del loro effettivo ammontare, fatta deduzione delle spese che la loro perdita ha o avrebbe consentito di risparmiare.

Art. 456.

(*Indicazioni del caricatore circa le merci*).

Agli effetti della formazione così della massa creditoria come di quella debitoria, in caso di dichiarazione di valore fatta dal caricatore all'inizio del viaggio, si presume sino a prova contraria che il valore effettivo delle merci al termine della spedizione o al termine del viaggio contributivo corrisponda a quello dichiarato.

Ove il valore dichiarato risulti non corrispondente a quello effettivo, per la partecipazione alla massa creditoria viene computato il valore più basso tra i due e per la partecipazione alla massa debitoria viene invece computato quello tra i due più alto, a meno che venga provato che l'inesattezza della dichiarazione non fu scientemente commessa.

In caso di mancanza di dichiarazione del valore da parte del caricatore, sono assunte fino a prova contraria per base della determinazione del valore, le indicazioni inserite dal caricatore nella dichiarazione l'imbarco per quanto concerne la natura, la qualità e la quantità delle cose caricate.

Ove tali indicazioni risultino inesatte, si applica il disposto dell'articolo 448, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa.

Art. 457.

(*Ricupero di cose sacrificate posteriore al regolamento*).

Se dopo la chiusura del regolamento contributorio, ma prima del pagamento delle quote di contribuzione, le cose sacrificate vengono in tutto o in parte ricuperate dai proprietari, il regolamento è riaperto per tener conto del valore delle cose ricuperate, a norma dell'articolo 451 lettera *c*, fatta deduzione delle spese sostenute per il ricupero.

Se il ricupero avviene dopo il pagamento delle quote di contribuzione, il valore delle cose ricuperate è ripartito fra tutti i contribuenti in ragione della quota contributiva di ciascuno. Tale valore è determinato alla stregua dei criteri di stima del riparto o sulla base di quanto sia stato comunque possibile realizzare mediante alienazione, fatta deduzione delle spese inerenti al ricupero e di quelle di trasporto a destino o al luogo di vendita effettiva.

Art. 458.

(*Contribuzione per avarie comuni delle cose caricate sopra coperta*).

I danni di avaria comune prodotti alle cose, caricate sopra coperta con o senza consenso del caricatore nei viaggi marittimi che superano le ottanta miglia di rag-

gio dal porto di caricamento, sono ripartiti esclusivamente tra gli interessati nella spedizione per la nave e per le merci caricate sopra coperta.

Alla sopportazione, gli interessati per la nave contribuiscono in ragione di tutti i beni, ivi compresi i noli, per loro in rischio nel corso della spedizione; gli altri interessati in ragione del valore dei beni per ciascuno di essi in rischio sopra coperta e dell'ammontare dei noli relativi, quando questi siano per essi medesimi in rischio.

La valutazione dei danni ammessi nella massa creditoria, e la determinazione dei valori che costituiscono la massa debitoria, sono compiute secondo gli stessi criteri che regolano la partecipazione alle masse della contribuzione generale.

Art. 459.
(Prescrizione).

L'azione per contribuzione alle avarie comuni si prescrive col decorso di un anno dal termine del viaggio della nave o, se trattasi di viaggio circolare, dal termine del viaggio contributivo.

TITOLO TERZO
DELLA RESPONSABILITA PER URTO DI NAVI

Art. 460.
(Urto fortuito o per causa dubbia)

Se l'urto è avvenuto per caso fortuito o forza maggiore, ovvero se non è possibile accertarne la causa, i danni restano a carico di coloro che li hanno sofferti.

Art. 461.
(Urto per colpa unilaterale).

Se l'urto è avvenuto per colpa di una delle navi, il risarcimento dei danni è a carico della nave in colpa.

Art. 462.
(Urto per colpa comune).

Se la colpa è comune a più navi, ciascuna di esse risponde in proporzione della gravità della propria colpa e dell'entità delle relative conseguenze. Tuttavia, nel caso che, per particolari circostanze, non si possa determinare la proporzione, il risarcimento è dovuto in parti uguali.

Al risarcimento dei danni derivati da morte o lesioni di persone le navi in colpa sono tenute solidalmente.

Art. 463.
(Obbligo di soccorso in caso di urto).

Avvenuto un urto fra navi, il comandante di ciascuna è tenuto a prestare soccorso alle altre, al loro equipaggio ed ai loro passeggeri, sempre che lo possa fare senza grave pericolo per la sua nave e per le persone che sono a bordo.

Il comandante è parimenti tenuto, nei limiti del possibile, a dare alle altre navi le notizie necessarie per l'identificazione della propria.

Art. 464.
(Rapporti contrattuali).

La responsabilità per danni derivanti da urto non è regolata dalle norme del presente titolo quando fra gli interessati intercedono rapporti contrattuali.

Art. 465.
(Prescrizione).

L'azione per il risarcimento dei danni cagionati da urto di navi si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui il danno si è prodotto.

L'azione di rivalsa spettante alla nave che, ai sensi dell'articolo 462, abbia versato l'intero risarcimento si prescrive col decorso di un anno dal giorno del pagamento.

Art. 466.
(Danni non derivanti da collisione materiale).

Le disposizioni che precedono si applicano ai danni prodotti per spostamento di acqua od altra causa analoga, da una nave ad un'altra e alle persone o alle cose che sono a bordo di questa, anche se non vi è stata collisione materiale.

TITOLO QUARTO
DELL'ASSISTENZA E SALVATAGGIO DEL RICUPERO E DEL RITROVAMENTO DI RELITTI

CAPO I
Dell'assistenza e del salvataggio

Art. 467.
(Obbligo di assistenza).

L'assistenza a nave o ad aeromobile in mare, che siano in pericolo di perdersi, è obbligatoria, in quanto possibile senza grave rischio della nave soccorritrice, del suo equipaggio e dei suoi passeggeri, oltre che nel caso previsto dall'articolo 463, quando a bordo della nave o dell'aeromobile siano in pericolo persone.

Il comandante di nave, in corso di viaggio o pronta a partire, che abbia notizia del pericolo corso da una nave o da un aeromobile, è tenuto ad accorrere per prestare assistenza, quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condizioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

Art. 468.
(Obbligo di salvataggio).

Quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare e di riprendere il volo, il comandante della nave soccorritrice è tenuto, nelle circostanze e nei limiti indicati dall'articolo precedente, a tentarne il salvataggio, ovvero, se ciò non sia possibile, a tentare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo.

E' del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare persone che siano in mare in pericolo di perdersi.

Art. 469.
(Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile).

L'assistenza e il salvataggio di nave o di aeromobile, che non siano effettuati contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, danno diritto, entro i li-

miti del valore dei beni assistiti o salvati, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonchè, ove abbiano conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso.

Il compenso è stabilito in ragione del successo ottenuto, dei rischi corsi dalla nave soccorritrice, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, delle spese generali dell'impresa se la nave è armata allo scopo di prestare soccorso; nonchè del pericolo in cui versavano i beni assistiti o salvati e del valore dei medesimi.

La determinazione del compenso, fatta per accordo o mediante arbitrato, non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'associazione sindacale che li rappresenta.

Art. 470.

(Indennità e compenso per salvataggio di cose).

Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o del proprietario delle cose, dà diritto, nei limiti stabiliti dall'articolo precedente, al risarcimento dei danni, al rimborso delle spese, nonchè, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso determinato a norma del predetto articolo.

Art. 471.

(Indennità e compenso per salvataggio di persone).

Il salvataggio di persone dà diritto al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione, ovvero dalla responsabilità del vettore per mancato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 913.

Ove abbia conseguito un risultato utile, il salvataggio di persone dà altresì diritto ad un compenso, in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonchè del pericolo in cui versavano le persone salvate, nei casi indicati dal comma precedente, entro i limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o dalla responsabilità del vettore, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso delle spese; ovvero altrimenti, quando il salvataggio è stato effettuato in occasione di operazioni di soccorso a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, nei limiti di una parte equitativamente determinata del compenso relativo a queste ultime operazioni.

Art. 472.

(Concorso di operazioni e concorso di soccorritori).

Quando da una stessa nave vengano contemporaneamente effettuati assistenza a nave o aeromobile e salvataggio di cose o di persone, ovvero salvataggio di cose e salvataggio di persone, l'ammontare dei danni e delle spese incontrate vengono equitativamente ripartite tra le diverse operazioni compiute.

Quando ad una stessa operazione di assistenza o di salvataggio abbiano partecipato più navi, al concorso dei soccorritori si applicano le disposizioni dell'articolo 942.

Art. 473.

(Ripartizione del compenso).

Il compenso di assistenza o di salvataggio spetta, quando la nave non sia armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso, per un terzo all'armatore e per due terzi ai componenti dell'equipaggio, tra i quali la somma è ripartita in ragione della retribuzione di ciascuno di essi, tenuto conto altresì dell'opera da ciascuno prestata.

La quota del compenso da ripartire tra i componenti dell'equipaggio non può esser convenzionalmente fissata in misura inferiore alla metà dell'intero ammontare del compenso stesso.

Art. 474.

(Incidenza della spesa per le indennità e il compenso).

La spesa per le indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto.

Art. 475.

(Navi dello stesso proprietario od armatore).

Le disposizioni che precedono si applicano, per quanto è possibile, anche se la nave soccorritrice e la nave assistita o salvata appartengono allo stesso proprietario o sono armate dallo stesso armatore.

Art. 476.

(Azione dell'equipaggio).

Qualora l'armatore non sia legittimato o trascuri di agire per il conseguimento del compenso di assistenza o di salvataggio, i componenti dell'equipaggio hanno azione per la parte ad essi spettante del compenso stesso.

Art. 477.

(Prescrizione).

Le azioni per il conseguimento delle indennità e del compenso di assistenza o di salvataggio si prescrivono col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

CAPO II.

Del ricupero

Art. 478.

(Assunzione del ricupero).

Salvo in ogni tempo il diritto dei proprietari di provvedervi direttamente, nel concorso di più persone che, avvalendosi di mezzi nautici, intendano assumere il ricupero di una nave naufragata o di altri relitti di mare, è preferito chi, avendo identificato il relitto, ne abbia fatto per primo denuncia all'autorità marittima, purchè entro l'anno dall'identificazione egli abbia iniziato le operazioni di ricupero senza successivamente sospenderle per un periodo superiore a un anno.

Art. 479.
(Obblighi del ricuperatore).

Intrapreso il ricupero, le operazioni relative non possono essere sospese o abbandonate senza giustificato motivo, quando ne possa derivare un danno per il proprietario del relitto.

Entro dieci giorni dall'approdo della nave che ha compiuto il ricupero, le cose ricuperate devono essere consegnate al proprietario, o, se questo sia ignoto al ricuperatore, all'autorità marittima più vicina.

Art. 480.
(Indennità e compenso).

Il ricupero, quando siano stati adempiuti gli obblighi relativi alla consegna delle cose ricuperate, dà diritto, entro i limiti del valore delle cose medesime, al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese nonchè a un compenso stabilito in ragione del valore delle cose ricuperate, degli sforzi compiuti e dei rischi corsi, del valore dei mezzi e dei materiali impiegati e delle spese generali dell'impresa, se la nave è armata allo scopo di operare ricuperi.

Per la determinazione e la ripartizione del compenso si applicano le norme degli articoli 470 e 473.

Art. 481.
(Ricupero senza mezzi nautici).

Nel concorso di più persone che intendano assumere il ricupero di relitti, per il quale non siano necessari mezzi nautici, si applica il disposto dell'articolo 478.

Il ricuperatore ha gli obblighi e i diritti stabiliti dagli articoli 479 e 480; la consegna delle cose ricuperate deve essere fatta entro dieci giorni dal compimento delle operazioni.

In mancanza di accordo tra gli interessati, il compenso è ripartito, tra le persone che hanno cooperato al ricupero, dall'autorità marittima, in relazione alle fatiche compiute e ai rischi corsi da ciascuno.

Art. 482.
(Ricupero operato dal comandante della nave naufragata).

Fermo per il rimanente il disposto degli articoli 478 e 481 primo comma, in ogni caso è preferito il comandante della nave, che, subito dopo il naufragio, dichiari di costituirsi capo ricuperatore.

Il compenso del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio, che hanno cooperato al ricupero, è fissato, in mancanza di accordo con l'armatore, dall'autorità marittima o consolare, in relazione al valore delle cose ricuperate, delle fatiche compiute e dei rischi corsi.

Art. 483.
(Intervento dell'autorità marittima).

Il capo del compartimento nelle cui acque il ricupero viene effettuato, quando abbia conoscenza di un delitto commesso dal ricuperatore sulle cose ricuperate o sui materiali impiegati, prende i provvedimenti del caso e, ove lo ritenga opportuno, assume il ricupero.

Art. 484.
(Ricupero operato dall'autorità marittima).

Fermo il disposto degli articoli 66 e 67 e dell'articolo precedente, il ricupero di navi sommerse o di altri relitti nelle acque del Regno può, se ne è prevedibile un utile risultato, essere assunto dall'autorità marittima, quando i proprietari delle cose non intendano provvedervi direttamente o non intendano proseguire il ricupero iniziato.

Si considera a tale effetto che i proprietari non intendono assumere o proseguire il ricupero quando non ne abbiano fatto dichiarazione entro sessanta giorni dallo avviso a tal fine pubblicato dall'autorità marittima nei modi stabiliti dal regolamento o non abbiano iniziato le operazioni nel termine assegnato, ovvero quando non abbiano ripreso le operazioni sospese entro sessanta giorni dall'invito dell'autorità. Tuttavia il ricupero può in ogni tempo essere assunto dai proprietari, previo rimborso delle spese sostenute dall'amministrazione.

Quando si tratti di nave straniera, l'autorità marittima, prima di iniziare il ricupero, ne dà altresì notizia al console dello Stato sotto la cui bandiera la nave navigava, affinchè il console stesso possa, ove lo ritenga opportuno, provvedere direttamente al ricupero.

Art. 485.
(Custodia e vendita delle cose ricuperate).

L'autorità marittima che assume il ricupero o che, a norma dell'articolo 479, riceve in consegna le cose ricuperate, provvede alla custodia delle cose medesime.

Durante le operazioni di ricupero l'autorità predetta può procedere, secondo le norme stabilite dal regolamento, alla vendita delle cose, quando non ne sia possibile o utile la conservazione, ovvero quando ciò sia necessario per coprire le spese del ricupero eseguito d'ufficio.

Compiute le operazioni, quando il proprietario non curi di ritirare le cose ricuperate entro il termine prefissogli dall'autorità o non si presenti entro sei mesi dall'avviso, pubblicato dall'autorità medesima nel caso in cui il proprietario sia ignoto, l'autorità procede alla vendita e deposita presso un pubblico istituto di credito la somma relativa, al netto delle spese incontrate per il ricupero d'ufficio ovvero delle indennità e del compenso spettanti al ricuperatore.

Se entro due anni dal deposito gli interessati non hanno fatto valere i propri diritti, ovvero se le domande proposte sono state respinte con sentenza passata in giudicato, la somma residua è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara.

Art. 486.
(Prescrizione).

Le azioni per il conseguimento delle indennità e del compenso di ricupero si prescrivono col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

CAPO III

Del ritrovamento di relitti

Art. 487.

(Diritti ed obblighi del ritrovatore).

Chi trova fortuitamente relitti in mare, o dal mare rigettati in località del demanio marittimo, entro tre giorni dal ritrovamento, o dall'approdo delle nave se il ritrovamento è avvenuto in corso di navigazione, deve farne denuncia all'autorità marittima più vicina e, quando sia possibile, consegnare le cose ritrovate al proprietario, o, se questi gli sia ignoto e il valore dei relitti superi le lire cinquanta, all'autorità predetta.

Il ritrovatore, che adempie agli obblighi della denuncia e della consegna, ha diritto al rimborso delle spese e a un premio pari alla terza parte del valore delle cose ritrovate, se il ritrovamento è avvenuto in mare, ovvero alla decima parte fino alle diecimila lire di valore e alla ventesima per il sovrappiù, se il ritrovamento è avvenuto in località del demanio marittimo.

Art. 488.

(Custodia e vendita delle cose ritrovate).

Per la custodia delle cose ritrovate, per la vendita delle medesime e per la devoluzione delle somme ricavate si applica il disposto dell'articolo 485.

Tuttavia gli oggetti di interesse artistico, storico, archeologico o etnografico, nonchè le armi, le munizioni e gli apparecchi militari, quando il proprietario non curi di ritirarli, ovvero non si presenti nei termini indicati dal terzo comma del predetto articolo, sono devoluti allo Stato, salvo in ogni caso il diritto del ritrovatore all'indennità ed al compenso stabiliti dall'articolo precedente.

Art. 489.

(Cetacei arenati).

I cetacei arenati sul litorale del Regno appartengono allo Stato.

Il ritrovatore, che ne abbia fatto denuncia all'autorità marittima entro tre giorni dal ritrovamento, ha diritto a un premio pari alla ventesima parte del valore del cetaceo.

Art. 490.

(Prescrizione).

Le azioni per il rimborso delle spese e per il conseguimento del premio si prescrivono col decorso di due anni dal giorno del ritrovamento.

TITOLO QUINTO

DELLE ASSICURAZIONI

Art. 491.

(Interessi assicurabili).

Può essere assicurato ogni interesse valutabile in denaro esposto ai rischi della navigazione.

Art. 492.

(Rischio putativo).

Se il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere ovvero se il sinistro è avvenuto prima della conclusione del contratto, l'assicurazione è nulla quando la notizia dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro è pervenuta, prima della conclusione del contratto, nel luogo della stipulazione o in quello dal quale l'assicurato diede l'ordine di assicurazione.

Si presume, fino a prova contraria, che la notizia sia tempestivamente pervenuta nei luoghi suddetti.

L'assicuratore, che non sia a conoscenza dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro, ha diritto al rimborso delle spese; ha diritto invece all'intero premio convenuto se dimostra una tale conoscenza da parte dell'assicurato.

Art. 493.

(Assicurazione della nave).

L'assicurazione della nave copre la nave e le sue pertinenze. Possono altresì esservi comprese le spese di armamento e equipaggiamento della nave.

Nel silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave, contenuta nella polizza, equivale a stima.

Art. 494.

(Assicurazione delle merci).

L'assicurazione delle merci copre il valore di queste, in stato sano, al luogo di destinazione ed al tempo della scaricazione. Se tale valore non può essere accertato, il valore assicurabile è dato dal prezzo delle merci nel luogo ed al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto sperato, nonchè delle spese fino a bordo, del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione.

Art. 495.

(Circolazione dell'assicurazione delle merci).

In caso di cambiamento della persona dell'assicurato, l'assicurazione delle merci continua a favore del nuovo assicurato, senza che alcun avviso del mutamento debba essere dato all'assicuratore; e tanto quest'ultimo quanto il nuovo assicurato non possono, a cagione del mutamento, disdire il contratto.

Art. 496.

(Assicurazione dei profitti sperati sulle merci).

L'assicurazione dei profitti sperati sulle merci copre il maggior valore commerciale, che, al momento della conclusione dell'assicurazione, può prevedersi avranno le merci al loro arrivo, in stato sano, al luogo di destinazione, dedotte le spese di trasporto e quelle di assicurazione.

All'assicurazione dei profitti sperati sulle merci si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci.

Art. 497.

(Assicurazione del nolo da guadagnare).

L'assicurazione del nolo lordo da guadagnare copre il nolo per l'intero ammontare pattuito nel contratto di utilizzazione della nave.

L'assicurazione del nolo netto copre, in difetto di convenzione, il sessanta per cento del nolo lordo.

In mancanza di diverso patto, si presume assicurato il nolo lordo.

All'assicurazione del nolo da guadagnare si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione della nave.

Art. 498.
(Assicurazione del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento).

All'assicurazione del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci, se trattasi di corrispettivo di un trasporto; quelle dettate per l'assicurazione della nave, se trattasi di corrispettivo di un noleggio o di una locazione.

Art. 499.
(Rischi della navigazione).

Sono a carico dell'assicuratore i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate per cagione di tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio ed in genere per tutti gli accidenti della navigazione.

Art. 500.
(Cambiamento di via, di viaggio o di nave).

L'assicuratore della nave risponde se il sinistro dipende da cambiamento forzato di via o di viaggio. E' considerato cambiamento forzato di via anche la deviazione che la nave fa per assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile ovvero di persone in pericolo.

Nel caso di cambiamento di via o di viaggio, proveniente da fatto dell'assicurato, l'assicuratore risponde solo se il sinistro si verifica durante il percorso coperto dall'assicurazione, a meno che provi che il cambiamento ha influito sull'avvenimento del sinistro medesimo.

Nell'assicurazione delle merci l'assicuratore non risponde, se le merci sono caricate su nave diversa da quella indicata nella polizza. Se la polizza non contiene l'indicazione della nave, l'assicurato deve, appena ne viene a conoscenza, comunicare all'assicuratore il nome della nave sulla quale le merci sono caricate, a meno che non si tratti di spedizione su navi di linea. Ove l'assicurato non adempia a tale obbligo l'assicuratore è liberato.

Art. 501.
(Colpa o dolo dell'equipaggio).

L'assicuratore della nave risponde se il sinistro dipende in tutto od in parte da colpa del comandante o degli altri componenti dell'equipaggio, purchè vi sia rimasto estraneo l'assicurato. Tuttavia, se l'assicurato è anche comandante della nave, l'assicuratore risponde limitatamente alle colpe nautiche del medesimo.

Nell'assicurazione delle merci, l'assicuratore risponde altresì del dolo del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio.

Art. 502.
(Vizio occulto della nave).

L'assicuratore della nave risponde dei danni e delle perdite dovute a vizio occulto della nave, a meno che provi che il vizio poteva essere scoperto dall'assicurato con la normale diligenza.

Art. 503.
(Contribuzione in avaria comune).

L'assicuratore risponde, nei limiti del contratto, delle somme dovute dall'assicurato per contribuzione in avaria comune, compresa la parte, a carico dell'assicurato medesimo, delle spese occorse per il regolamento delle avarie.

Art. 504.
(Ricorso di terzi danneggiati da urto).

L'assicuratore risponde, nei limiti del contratto, delle somme dovute dall'armatore per ricorso di terzi danneggiati da urto della nave con altra nave o con aeromobile ovvero contro opere portuali o contro corpi galleggianti o fissi.

Negli stessi limiti sono a carico dell'assicuratore le spese sostenute dall'assicurato per resistere, con il consenso dell'assicuratore medesimo, alle pretese del terzo.

Quando la nave è totalmente perduta o il suo valore, al momento in cui è richiesta la limitazione del debito dell'armatore, è inferiore al minimo previsto dall'articolo 256, l'assicuratore della nave risponde sino a concorrenza di tale minimo, anche se l'ammontare complessivo del minimo stesso e dell'indennità, spettante all'assicurato per danni materiali sofferti dalla nave, supera il valore assicurabile di quest'ultima.

Art. 505.
(Rischio nell'assicurazione dei profitti sperati sulle merci).

L'assicuratore dei profitti sperati sulle merci risponde del felice arrivo delle merci a destinazione.

Art. 506.
(Rischio nell'assicurazione del nolo da guadagnare).

L'assicuratore del nolo da guadagnare risponde della perdita totale o parziale del diritto del noleggiante al nolo, conseguente al verificarsi di un sinistro della navigazione.

Art. 507.
(Durata dell'assicurazione della nave a tempo).

L'assicurazione della nave, stipulata a tempo, ha effetto dalle ore ventiquattro del giorno della conclusione del contratto alle ore ventiquattro del giorno stabilito dal contratto medesimo. Per il calcolo del tempo deve aversi riguardo al luogo dove l'assicurazione è stata conclusa.

L'assicurazione scaduta in corso di viaggio, è prorogata di diritto sino alle ore ventiquattro del giorno in cui la nave è ancorata od ormeggiata nel luogo di ultima destinazione, ma l'assicurato deve pagare per la durata del prolungamento un supplemento di premio proporzionale al premio fissato nel contratto.

Art. 508.
(Durata dell'assicurazione della nave a viaggio).

L'assicurazione della nave, stipulata a viaggio, ha effetto dal momento in cui la nave inizia l'imbarco delle merci o, in mancanza di carico, dal momento in cui muove dal porto di partenza, al momento in cui la

nave è ancorata od ormeggiata a destinazione o, se sbarca merci, al compimento della scaricazione, ma non oltre il ventesimo giorno dall'arrivo.

Se entro tale ultimo termine la nave imbarca merci per un nuovo viaggio, per il quale la nave stessa è stata assicurata, la precedente assicurazione cessa col cominciare della nuova caricazione.

L'assicurazione, stipulata a viaggio cominciato, prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, nel silenzio di questo, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Art. 509.
(Durata dell'assicurazione delle merci).

L'assicurazione delle merci ha effetto dal momento in cui le merci lasciano terra per essere caricate sulla nave, che ne deve eseguire il trasporto, a quello dello sbarco delle merci stesse nel luogo di destinazione.

Qualora lo sbarco venga protratto oltre trenta giorni dall'arrivo nel luogo di destinazione, indipendentemente da quarantena o da forza maggiore, l'assicurazione ha termine con lo spirare del trentesimo giorno.

In ogni caso, la giacenza delle merci su galleggianti nei luoghi di caricazione e di destinazione è compresa nell'assicurazione solo in quanto necessaria per le operazioni di imbarco e di sbarco e comunque per la durata massima di quindici giorni.

L'assicurazione, stipulata a viaggio incominciato, prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, nel silenzio di questo, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Art. 510.
(Avviso del sinistro).

Fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 760 libro delle obbligazioni, nell'assicurazione delle merci l'assicurato ha l'obbligo di avviso anche quando la nave è stata dichiarata inabile alla navigazione, sebbene le merci non abbiano sofferto danno per l'avvenuto sinistro.

Art. 511.
(Intervento del commissario d'avaria).

Se nei tre giorni successivi al sinistro, il commissario di avaria, indicato dall'assicuratore, interviene per la constatazione del danno o nelle operazioni per eliminarlo o diminuirlo, resta sanata l'omissione, da parte dell'assicurato, dell'avviso del sinistro all'assicuratore.

Art. 512.
(Obbligo di evitare o diminuire il danno).

Il comandante della nave, l'assicurato e i suoi preposti devono fare quanto è loro possibile per evitare o diminuire il danno.

Le spese fatte a questo scopo sono a carico dell'assicuratore per quella parte che, unita all'ammontare del danno da risarcire, non supera la somma assicurata, anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che l'assicuratore provi che le spese sono state fatte inconsideratamente.

Art. 513.
(Differenza tra il nuovo e il vecchio).

Nel calcolo dell'indennità per danni materiali sofferti dalla nave si computa il beneficio derivante all'assicurato per differenza tra il nuovo e il vecchio.

Art. 514.
(Danni di avaria comune).

L'assicuratore deve risarcire, per il loro intero ammontare nei limiti del contratto, i danni e le spese prodotte da un atto di avaria comune, salva, nel caso che tali danni o spese siano ammessi a contribuzione, la facoltà di surrogarsi allo assicurato nei diritti a quest'ultimo spettanti verso gli altri partecipanti alla spedizione.

Art. 515.
(Indennità per contributi di avaria comune).

Nel calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore per contributi di avaria comune a carico dell'assicurato, si assume come valore assicurabile il valore contributivo della cosa, in ordine alla quale l'assicurazione è stata stipulata. A tale valore deve farsi riferimento anche quando il valore assicurabile della cosa è stato oggetto di stima.

L'ammontare del danno da risarcire è dato dalla quota di contribuzione posta a carico dell'assicurato dal regolamento d'avaria, purchè dell'inizio del procedimento di liquidazione sia stato dato avviso all'assicuratore, prima dell'adunanza di discussione di cui all'articolo 591 o della stipula del chirografo d'avaria, in modo che l'assicuratore medesimo possa intervenire nel procedimento stesso.

Art. 516.
(Indennità per ricorso di terzi danneggiati da urto).

Nel calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore per ricorso di terzi, danneggiati da urto, contro l'armatore, si assume come valore assicurabile il valore della nave determinato a sensi dell'articolo 493, o, se si tratta di assicurazione del nolo da guadagnare, il nolo del viaggio per il suo ammontare lordo.

Art. 517.
(Sinistri successivi).

Se le cose assicurate subiscono, durante il tempo dell'assicurazione, più sinistri successivi, si devono computare nell'indenità, anche in caso di abbandono, le somme che sono state pagate all'assicurato, o che gli sono dovute per sinistri precedenti, avvenuti nel corso dello stesso viaggio.

Art. 518.
(Abbandono della nave).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore la nave ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

a) quando la nave è perduta, o è divenuta assolutamente inabile alla navigazione e non riparabile, ovvero quando mancano sul posto i mezzi di riparazione necessari, nè la nave può, anche mediante alleggerimento o rimorchio, recarsi in un porto ove siano tali mezzi, nè procurarseli facendone richiesta altrove;

b) quando la nave si presume perita;

c) quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni materiali subìti dalla nave raggiunge i tre quarti del suo valore assicurabile.

Art. 519.
(Abbandono delle merci).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore le merci ed esigere l'indennità per perdita totale, nei seguenti casi:

a) quando le merci sono totalmente perdute;

b) quando la nave si presume perita;

c) quando, nei casi previsti nella lettera *a* dell'articolo precedente, dalla data della perdita o della innavigabilità della nave sono trascorsi tre mesi per le merci deperibili o sei mesi per quelle non deperibili, senza che le stesse siano state ricuperate ed imbarcate per la prosecuzione del viaggio;

d) quando, indipendentemente da qualsiasi spesa, i danni per deterioramento o perdita in quantità superano i tre quarti del valore assicurabile.

Art. 520.
(Abbandono del nolo).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore il nolo da guadagnare al momento del sinistro ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

a) quando il diritto al nolo è totalmente perduto per l'assicurato;

b) quando la nave si presume perita.

Art. 521.
(Forma e termini della dichiarazione di abbandono).

L'abbandono deve essere dichiarato per iscritto all'assicuratore nel termine di due mesi dalla data del sinistro o da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia, ovvero in caso di presunzione di perdita della nave dal giorno in cui questa è stata cancellata dal registro d'iscrizione. Se l'abbandono ha per oggetto la nave, la dichiarazione deve essere fatta nella forma prescritta dall'articolo 230 e resa pubblica ai sensi degli articoli 231 e seguenti.

La dichiarazione di abbandono quando ha per oggetto la nave deve essere notificata all'assicuratore, in ogni altro caso deve essere portata a conoscenza dell'assicuratore medesimo con lettera raccomandata.

Trascorsi i termini di cui al primo comma, l'assicurato può esercitare soltanto l'azione di avaria.

Art. 522.
(Comunicazioni da farsi dall'assicurato nel dichiarare l'abbandono).

Nel dichiarare l'abbandono, l'assicurato deve comunicare all'assicuratore se sulle cose abbandonate sono state fatte od ordinate altre assicurazioni, ovvero gravano diritti reali o di garanzia.

In mancanza, l'assicuratore è tenuto ad effettuare il pagamento dell'indennità solo dal momento nel quale tali indicazioni gli vengono fornite dall'assicurato.

In caso di comunicazioni false o scientemente inesatte, l'assicurato perde ogni diritto derivante dal contratto di assicurazione.

Art. 523.
(Oggetto dell'abbandono).

L'abbandono delle cose assicurate deve essere fatto senza condizioni.

Esso deve comprendere tutte le cose in rischio per l'assicuratore al momento del sinistro, che dà luogo all'abbandono, ed i diritti che, relativamente alle cose stesse, spettano all'assicurato verso terzi.

Se l'assicurazione non copre l'intero valore assicurabile della cosa, l'abbandono è limitato ad una parte della cosa stessa, proporzionale alla somma assicurata.

Art. 524.
(Effetti dell'abbandono).

Se la validità dell'abbandono non è stata contestata entro trenta giorni da quello nel quale la dichiarazione di abbandono è stata portata a conoscenza dell'assicuratore, ovvero se la validità dell'abbandono è stata giudizialmente riconosciuta, l'assicurato ha diritto a percepire l'indennità per perdita totale.

La proprietà delle cose abbandonate ed i diritti indicati nell'articolo precedente si trasferiscono all'assicuratore dal giorno in cui gli è stata portata a conoscenza la dichiarazione d'abbandono, a meno che, nel termine di dieci giorni da quello nel quale la validità dell'abbandono è divenuta incontestabile a norma del comma precedente, l'assicuratore dichiari all'assicurato di non volerne profittare.

La dichiarazione dell'assicuratore deve essere fatta e portata a conoscenza dell'assicurato nelle forme richieste dall'articolo 521 per la dichiarazione di abbandono.

Art. 525.
(Prescrizione).

Le azioni derivanti dal contratto di assicurazione si prescrivono con il decorso di un anno.

Fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 312 del libro della tutela dei diritti, per la prescrizione dell'azione di risarcimento dell'assicurato verso l'assicuratore, il termine decorre dalla data del sinistro ovvero da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia, e, in caso di presunzione di perdita della nave, dal giorno in cui questa è stata cancellata dal registro d'iscrizione.

L'esercizio dell'azione per ottenere l'indennità, mediante abbandono delle cose assicurate, interrompe la prescrizione dell'azione per il conseguimento dell'indennità d'avaria, dipendente dallo stesso contratto e relativa allo stesso sinistro.

TITOLO SESTO
DEI PRIVILEGI E DELLA IPOTECA

CAPO I
Dei privilegi

SEZIONE I. — *Disposizioni generali*

Art. 526.
(Preferenza dei privilegi).

I privilegi stabiliti nel presente capo sono preferiti a ogni altro privilegio generale o speciale.

Art. 527.
(Privilegi sugli avanzi delle cose).

In caso di deterioramento o diminuzione della cosa sulla quale esiste il privilegio, questo si esercita su ciò che avanza ovvero viene salvato o ricuperato.

Art. 528.
(Surrogazione del creditore perdente).

Il creditore che ha privilegio sopra una o più cose, qualora si trovi perdente per essersi in tutto o in parte soddisfatto sul loro prezzo un creditore il cui privilegio, di grado superiore, si estenda ad altre cose dello stesso debitore, può surrogarsi nel privilegio spettante al creditore soddisfatto, con preferenza sui creditori aventi privilegio di grado inferiore.

Lo stesso diritto spetta ai creditori perdenti in seguito alla detta surrogazione.

Art. 529.
(Trasferimento del privilegio).

Il trasferimento del credito privilegiato produce anche il trasferimento del privilegio.

SEZIONE II. — *Dei privilegi sulla nave e sul nolo*

Art. 530.
(Privilegi sulla nave e sul nolo).

Sono privilegiati sulla nave, sul nolo del viaggio durante il quale è sorto il credito, sulle pertinenze della nave e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio:

1° le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulla nave o per il processo di esecuzione; i diritti di ancoraggio, di faro, di porto e gli altri diritti e le tasse della medesima specie; le spese di pilotaggio; le spese di custodia e di conservazione della nave dopo l'entrata nell'ultimo porto;

2° i crediti derivanti dal contratto di arruolamento del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio;

3° i crediti per le somme anticipate dall'amministrazione della marina mercantile o dall'autorità consolare per il mantenimento ed il rimpatrio di componenti dell'equipaggio; i crediti per contributi obbligatorii dovuti ad istituti di previdenza e di assistenza sociale per la gente di mare e per il personale della navigazione interna;

4° le indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio e le somme dovute per contribuzione della nave alle avarie comuni;

5° le indennità per urto o per altri sinistri della navigazione, e quelle per danni alle opere dei porti, bacini e vie navigabili; le indennità per morte o per lesioni ai passeggeri ed agli equipaggi e quelle per perdite o avarie del carico o del bagaglio;

6° i crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite dal comandante, anche quando sia armatore della nave, in virtù dei suoi poteri legali, per le esigenze della conservazione della nave ovvero della continuazione del viaggio.

Art. 531.
(Surrogazione dell'indennità alla nave e al nolo).

Se la nave è perita o deteriorata o il nolo è in tutto o in parte perduto, sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati indicati nell'articolo precedente:

a) le indennità per danni materiali sofferti dalla nave e non riparati o per perdita di nolo;

b) le somme dovute per contribuzione alle avarie comuni sofferte dalla nave, in quanto queste costituiscano danni materiali non riparati ovvero perdite di nolo;

c) le indennità e i compensi per assistenza prestata fino al termine del viaggio, dedotte le somme attribuite alle persone al servizio della nave.

Non sono invece vincolati al pagamento dei crediti privilegiati le indennità di assicurazione, nè i premi, le sovvenzioni o altri sussidi dello Stato.

Art. 532.
(Estensione del privilegio sul nolo a favore dell'equipaggio).

Il privilegio stabilito a favore dell'equipaggio si estende a tutti i noli dovuti per i viaggi eseguiti nel corso di uno stesso contratto di arruolamento.

Art. 533.
(Concorso di privilegi relativi a più viaggi).

I crediti privilegiati dell'ultimo viaggio sono preferiti a quelli dei viaggi precedenti.

Tuttavia i crediti derivanti da un unico contratto di arruolamento comprendente più viaggi concorrono tutti nello stesso grado con i crediti dell'ultimo viaggio.

Art. 534.
(Graduazione dei privilegi).

I crediti relativi ad un medesimo viaggio sono privilegiati nell'ordine in cui sono collocati nell'articolo 530.

I crediti compresi in ciascuno dei numeri dell'articolo 530 concorrono fra loro, in caso di insufficienza del prezzo, in proporzione del loro ammontare.

I crediti indicati nei numeri 4 e 6, in ciascuna delle rispettive categorie, sono graduati con preferenza nell'ordine inverso delle date in cui sono sorti.

I crediti dipendenti dal medesimo avvenimento si reputano sorti contemporaneamente.

Art. 535.
(Esercizio del privilegio sulla nave e sul nolo).

I crediti privilegiati seguono la nave presso il terzo proprietario.

Il privilegio sul nolo può essere esercitato finchè il nolo è dovuto ovvero la somma si trova presso il comandante o il raccomandatario.

Art. 536.
(Estinzione dei privilegi).

I privilegi si estinguono, oltre che per la estinzione del credito, con lo spirare del termine di un anno, ad eccezione di quelli riguardanti i crediti indicati nell'articolo 530, n. 6, i quali si estingono alla scadenza del termine di centottanta giorni.

Il termine decorre per i privilegi dei crediti per assistenza o salvataggio dal giorno in cui le operazioni sono terminate; per i privilegi delle indennità dovute in seguito ad urto o ad altri sinistri nonchè di quelle per lesioni personali, dal giorno in cui il danno è stato prodotto; per il privilegio relativo alla perdita o alle avarie del carico o dei bagagli, dal giorno della riconsegna o da quello in cui la riconsegna avrebbe dovuto aver luogo; per il privilegio dei crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite dal comandante per la conservazione della nave o per la continuazione del viaggio, dal giorno in cui il credito è sorto; per il privilegio derivante dal contratto di arruolamento, dal giorno dello sbarco del marittimo nel porto di arruolamento, successivamente all'estinzione del contratto. In tutti gli altri casi, il termine decorre dal giorno della esigibilità del credito.

La facoltà di chiedere anticipi o acconti non ha per effetto di far considerare come esigibili i crediti di cui al n. 2 dell'articolo 530.

I termini suddetti sono sospesi finchè la nave gravata di privilegi non abbia potuto essere sequestrata o pignorata nelle acque territoriali del Regno; ma tale sospensione non può oltrepassare i tre anni dal giorno in cui il credito è sorto.

Art. 537.
(Altre cause d'estinzione dei privilegi).

I privilegi sulla nave si estinguono altresì:

a) con il decreto di cui all'articolo 640 nel caso di vendita giudiziale della nave;

b) col decorso del termine di sessanta giorni nel caso di alienazione volontaria.

Questo termine decorre dalla data della trascrizione dell'atto di alienazione, se la nave si trova al tempo della trascrizione nella circoscrizione dell'ufficio in cui è iscritta, e dalla data del suo ritorno nella detta circoscrizione, se la trascrizione dell'alienazione è fatta quando la nave è già partita.

Art. 538.
(Nave esercitata da armatore non proprietario).

Le disposizioni di questo capo non si applicano nel caso che la nave sia esercitata da un armatore non proprietario, che ne abbia acquistata la disponibilità in seguito ad un atto illecito, quando il creditore sia di ciò a conoscenza.

SEZIONE III. — *Dei privilegi sulle cose caricate*

Art. 539.
(Privilegi sulle cose caricate).

Sono privilegiati sulle cose caricate:

1° le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle cose o per il processo di esecuzione;

2° i diritti doganali dovuti sulle cose nel luogo di scaricazione;

3° le indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio e le somme dovute per contribuzione alle avarie comuni;

4° i crediti derivanti da contratto di trasporto, comprese le spese di scaricazione, e il fitto dei magazzini nei quali le cose scaricate sono depositate;

5° le somme di capitale e di interessi dovute per le obbligazioni contratte dal comandante sul carico nei casi previsti nell'articolo 287.

I crediti indicati nei numeri precedenti sono preferiti a quelli garantiti da pegno sulle cose caricate.

Art. 540.
(Surrogazione delle indennità alle cose caricate).

Se le cose caricate sono perite o deteriorate, le somme dovute per indennità della perdita o delle avarie, comprese quelle dovute dagli assicuratori, sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati indicati nell'articolo precedente, a meno che le somme medesime vengano impiegate per riparare la perdita o le avarie.

Art. 541.
(Graduazione e concorso dei privilegi).

I crediti privilegiati sulle cose caricate prendono grado nell'ordine nel quale sono collocati nell'articolo 539.

I crediti indicati nei numeri 3 e 5 sono graduati, in ciascuna delle rispettive categorie, nell'ordine inverso delle date nelle quali sono sorti.

I crediti indicati negli altri numeri sono graduati, in ciascuna delle rispettive categorie, nell'ordine inverso delle date solo quando sono sorti in porti diversi.

Art. 542.
(Estinzione dei privilegi).

I privilegi sulle cose caricate si estinguono se il creditore non intima opposizione al comandante ovvero non esercita l'azione entro quindici giorni dalla scaricazione e prima che le cose scaricate siano passate legittimamente a terzi.

CAPO II.
Della ipoteca

Art. 543.
(Concessione d'ipoteca su nave).

Sulla nave può solo concedersi ipoteca volontaria.

La concessione d'ipoteca deve farsi, sotto pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata, contenente la specifica indicazione degli elementi di individuazione della nave o del galleggiante.

Art. 544.
(Ipoteca su nave in costruzione).

L'ipoteca può essere concessa anche su nave in costruzione. Essa può essere validamente trascritta dal momento in cui è presa nota della costruzione nel registro delle navi in costruzione.

Art. 545.
(Pubblicità dell'ipoteca).

Per gli effetti previsti dal codice civile, l'ipoteca su nave o su carati di nave deve essere resa pubblica mediante trascrizione nella matricola e annotazione sull'atto di nazionalità se trattasi di nave maggiore, e mediante trascrizione nel registro di iscrizione se trattasi di nave minore o di galleggiante.

L'ipoteca su nave o galleggiante in costruzione è resa pubblica mediante trascrizione nel registro delle navi in costruzione.

Devono del pari essere resi pubblici nelle stesse forme gli altri atti per i quali il codice civile richiede l'iscrizione.

Art. 546.
(Ufficio competente).

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, o a quello presso il quale è tenuto il registro delle navi in costruzione.

Tuttavia per le navi maggiori la pubblicità può essere richiesta alle autorità indicate dall'articolo 232.

Art. 547.
(Documenti per la pubblicità dell'ipoteca).

Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve presentare all'ufficio competente i documenti previsti dall'articolo 197, libro della tutela dei diritti.

La nota deve enunciare:

a) il cognome e il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza e la professione del creditore e del debitore. Per le obbligazioni all'ordine o al portatore si applica inoltre il disposto degli articoli 189 e 197, n. 1, del libro della tutela dei diritti;

b) il domicilio eletto dal creditore nel luogo nel quale è l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante;

c) la indicazione del titolo, la sua data e il nome del pubblico ufficiale che lo ha ricevuto o autenticato;

d) l'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione;

e) gli interessi e le annualità che il credito produce;

f) il tempo dell'esigibilità;

g) gli elementi di individuazione della nave.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad una nave maggiore, il richiedente deve inoltre esibire l'atto di nazionalità, perchè su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che tale esibizione non sia possibile, perchè la nave si trova fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 236.

Art. 548.
(Esecuzione della pubblicità).

La pubblicità si esegue dall'ufficio nei modi stabiliti dall'articolo 237.

Art. 549.
(Prevalenza delle trascrizioni sulla matricola).

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti nonchè in caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, si applica il disposto dell'articolo 238.

Art. 550.
(Surrogazione dell'indennità alla nave).

Se la nave è perita o deteriorata, sono vincolate al pagamento dei crediti ipotecari:

a) le indennità spettanti al proprietario per danni sofferti dalla nave e non riparati;

b) le somme dovute al proprietario per contribuzione alle avarie comuni sofferte dalla nave, in quanto queste costituiscano danni materiali non riparati;

c) le indennità spettanti al proprietario per assistenza o salvataggio, quando l'assistenza o il salvataggio abbiano avuto luogo dopo la trascrizione dell'ipoteca e le somme non siano riscosse dal proprietario prima del pignoramento della nave;

d) le indennità di assicurazione, a meno che queste non vengano impiegate per riparare le avarie sofferte dalla nave.

Art. 551.
(Estensione dell'ipoteca al nolo).

L'ipoteca non si estende al nolo se ciò non è stato espressamente convenuto.

Art. 552.
(Grado dell'ipoteca).

L'ipoteca prende grado dal momento della trascrizione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante.

Art. 553.
(Graduazione dell'ipoteca nel concorso con i privilegi).

L'ipoteca prende grado dopo i privilegi indicati dall'articolo 530 ed è preferita ad ogni altro privilegio generale o speciale.

Art. 554.
(Collocazione degli interessi).

Fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 213 libro della tutela dei diritti, la collocazione degli interessi del credito ipotecario è limitata all'annata anteriore ed a quella in corso al giorno del pignoramento della nave. Tuttavia le parti possono convenire che la collocazione si estende ad un'altra sola annualità d'interessi.

Art. 555.
(Prescrizione).

Le azioni derivanti dalla concessione di ipoteca si prescrivono con il decorso di due anni dalla scadenza dell'obbligazione.

LIBRO QUARTO

DISPOSIZIONI PROCESSUALI

TITOLO PRIMO

DELL'ISTRUZIONE PREVENTIVA

Art. 556.

(Inchiesta sommaria).

Quando giunga notizia di un sinistro, l'autorità marittima o consolare deve procedere a sommarie indagini sulle cause e sulle circostanze del sinistro stesso, e prendere i provvedimenti occorrenti per impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti.

Competente è l'autorità del luogo di primo approdo della nave o dei naufraghi, o, se la nave è andata perduta e tutte le persone imbarcate sono perite, l'autorità del luogo nel quale si è avuta la prima notizia del fatto.

Nei luoghi ove non esistono autorità marittime, l'autorità doganale compie le prime indagini e prende i provvedimenti opportuni, dandone immediato avviso all'autorità marittima più vicina.

Dei rilievi fatti, dei provvedimenti presi per conservare le tracce dell'avvenimento, nonchè delle indagini eseguite è compilato processo verbale, del quale l'autorità inquirente, se non è competente a disporre l'inchiesta formale, trasmette copia all'autorità, che di tale competenza è investita.

Art. 557.

(Inchiesta formale).

L'inchiesta formale sulle cause e sulle responsabilità del sinistro è disposta dal direttore marittimo o dall'autorità consolare competenti, ad istanza degli interessati o delle associazioni sindacali che li rappresentano, e deve essere disposta d'ufficio, se dal processo verbale di inchiesta sommaria o da informazioni attendibili risulta che il fatto può essere avvenuto per dolo o per colpa.

Se l'autorità competente ritiene di non disporre d'ufficio l'inchiesta, fa di ciò dichiarazione motivata in calce al processo verbale di inchiesta sommaria.

L'inchiesta formale può essere disposta anche se il sinistro riguarda una nave di bandiera straniera.

Art. 558.

(Autorità competente).

La competenza è determinata dal luogo del sinistro, se avvenuto nel mare territoriale, e, altrimenti, dal luogo del primo approdo della nave danneggiata o da quello d'arrivo della maggior parte dei naufraghi.

Il ministro per le comunicazioni designa la commissione competente, nel caso in cui si sia perduta la nave e tutte le persone imbarcate siano perite.

Il ministro stesso ha facoltà di affidare le inchieste formali a commissioni speciali, nonchè di sottoporre a revisione quelle compiute nella forma ordinaria.

Art. 559.

(Svolgimento dell'inchiesta).

L'inchiesta formale è eseguita dalla commissione inquirente costituita nel modo stabilito dal regolamento presso l'autorità marittima o consolare competente a disporla, sotto la presidenza dell'autorità medesima.

La commissione inquirente procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità del sinistro, eseguendo sopraluoghi, raccogliendo deposizioni, e adottando in genere ogni opportuno mezzo di ricerca.

Hanno facoltà di assistere o di farsi rappresentare nello svolgimento della inchiesta e di essere intesi in presenza delle persone chiamate a deporre, l'armatore e il proprietario della nave, i componenti dell'equipaggio, gli assicuratori, coloro che hanno riportato lesioni personali o altri danni nel sinistro e i loro aventi diritto, ed in genere chiunque abbia interesse nella nave o nel carico.

Se il sinistro riguarda una nave di bandiera straniera ed è avvenuto nel mare territoriale, la commissione inquirente può procedere all'interrogatorio dell'equipaggio, informandone l'autorità consolare competente.

Delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte sulle cause e sulle responsabilità del sinistro la commissione redige relazione e la deposita, insieme con i processi verbali, presso l'autorità che ha disposto l'inchiesta formale.

Art. 560.

(Efficacia probatoria della relazione d'inchiesta).

Nelle cause indicate nell'articolo 566, i fatti risultanti dalla relazione di inchiesta formale si hanno per accertati, salvo l'esperimento della prova contraria da parte di chi vi abbia interesse.

Art. 561.

(Spese per l'inchiesta formale).

Quando l'inchiesta formale è disposta su istanza degli interessati, i richiedenti ne devono anticipare le spese, salvo rivalsa verso coloro che risulteranno responsabili del sinistro.

Non sono tenuti ad anticipare le spese dell'inchiesta formale, anche se è stata disposta su loro istanza, i marittimi, nonchè gli armatori di navi minori di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, se a vela, o alle dieci, se a propulsione meccanica, o di galleggianti, quando la nave o il galleggiante costituiscano l'unico materiale di esercizio dell'armatore e non siano assicurati.

Art. 562.

(Verificazione della relazione di mare).

Il presidente del tribunale, il pretore o il console, che ha ricevuto la relazione del comandante prevista dall'articolo 284, deve verificare d'urgenza i fatti in essa esposti, interrogando, fuori della presenza del comandante e separatamente l'uno dall'altro, i componenti dell'equipaggio e i passeggeri che credesse opportuno sentire, nonchè raccogliendo ogni altra informazione e prova. Gli interrogati non possono rifiutarsi di deporre. Delle loro dichiarazioni deve redigersi processo verbale.

Del giorno fissato per la verificazione deve essere data pubblica notizia a cura del cancelliere, con avviso affisso alla porta dell'ufficio stesso, nell'albo dell'ufficio portuale e in quello della borsa più vicina al luogo ove la nave è ancorata.

Gli interessati e coloro che, anche senza formale mandato, ne assumono la rappresentanza, sono ammessi ad assistere agli atti della verificazione.

Senza pregiudizio delle inchieste a cui le competenti autorità debbono procedere negli speciali casi previsti da questo codice, quando la relazione è confermata dalle testimonianze o dalle altre prove raccolte dal presidente del tribunale, dal pretore o dal console, i fatti da essa risultanti si hanno per accertati, salvo l'esperimento della prova contraria da parte di chi vi abbia interesse.

TITOLO SECONDO

DELLE CAUSE MARITTIME

CAPO I

Disposizioni generali

Art. 563.

(Dei giudici di primo grado).

Nelle cause di cui al presente titolo, la giustizia è amministrata in primo grado:

a) dai comandanti di porto capi di circondario marittimo, nei limiti del rispettivo circondario;

b) dagli uffici del lavoro portuale;

c) dai tribunali.

Art. 564.

(Regolamento di competenza).

Gli articoli 42 e 43 del codice di procedura civile si applicano ai giudizi avanti i comandanti di porto, e non a quelli avanti gli uffici del lavoro portuale.

Art. 565.

(Rinvio).

Per tutto quanto non è espressamente regolato dal presente titolo, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile.

CAPO II

Delle cause per sinistri marittimi

SEZIONE I. — *Della competenza.*

Art. 566.

(Competenza per materia e per valore).

Sono proposte avanti il comandante di porto, se il valore non eccede le lire diecimila, e avanti il tribunale, se il valore è superiore a tale somma, le cause riguardanti:

a) i danni dipendenti da urto di navi;

b) i danni cagionati da navi nell'esecuzione delle operazioni di ancoraggio e di ormeggio e di qualsiasi altra manovra nei porti o in altri luoghi di sosta;

c) i danni cagionati dall'uso di meccanismi di carico e scarico e dal maneggio delle merci in porto;

d) i danni cagionati da navi alle reti e agli attrezzi da pesca;

e) le indennità e i compensi per assistenza, salvataggio e ricupero;

f) i premii per ritrovamento di relitti.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle navi da guerra nazionali.

Art. 567.

(Competenza per territorio).

Se il fatto che vi ha dato luogo è avvenuto nel mare territoriale, le cause contemplate nel precedente articolo sono proposte avanti il comandante di porto capo del circondario o il tribunale della circoscrizione, nei quali è avvenuto il fatto, ovvero nei quali è avvenuto il primo approdo della nave danneggiata, o, in mancanza, l'arrivo della maggior parte dei naufraghi, ovvero nei quali è l'ufficio di iscrizione della nave.

Se il fatto è avvenuto fuori del mare territoriale, le cause sono proposte avanti il comandante di porto capo del circondario o il tribunale della circoscrizione, nei quali è avvenuto il primo approdo della nave danneggiata, o l'arrivo della maggior parte dei naufraghi, o, in mancanza, è il luogo di iscrizione della nave.

Art. 568.

(Incompetenza).

L'incompetenza per materia del comandante di porto e dell'ufficio del lavoro portuale può essere rilevata anche d'ufficio in ogni stato e grado del processo.

SEZIONE II. — *Del procedimento avanti i comandanti di porto.*

Art. 569.

(Forma della domanda).

La domanda si propone mediante citazione, ovvero verbalmente se le parti sono volontariamente comparse.

Art. 570.

(Contenuto e forma della citazione).

La citazione deve contenere la indicazione del comandante del porto adìto e delle parti, l'intimazione a comparire a udienza fissa, l'esposizione sommaria dei fatti e la formulazione dell'oggetto della domanda.

Può essere notificata anche dal messo del comune nel quale ha sede il comandante di porto.

La notificazione per pubblici proclami può, su istanza dell'attore, essere autorizzata dal comandante di porto.

Art. 571.

(Termini per comparire).

Si applicano i termini di comparizione, fissati dall'art. 313 del codice di procedura civile.

Art. 572.

(Partecipazione delle parti al processo).

Le parti possono stare in giudizio personalmente o col ministero di persona munita di procura, redatta per atto notarile o per scrittura privata autenticata nella firma da notaro. Il mandatario, che esercita la

professione forense, può autenticare la firma apposta dalla parte alla procura, redatta in calce all'atto di citazione.

Art. 573.
(Trattazione della causa).

Le parti si costituiscono depositando in cancelleria la citazione, e, quando occorre, la procura, ovvero facendo redigere processo verbale della comparizione volontaria; possono altresì presentare la citazione e la procura al comandante di porto in udienza.

Se nessuna delle parti si costituisce, il comandante di porto dichiara, con ordinanza, l'estinzione del processo.

Se alcuna delle parti citate non si costituisce e si ravvisano irregolarità nell'atto di citazione, ovvero se il contraddittorio fra le parti anche se volontariamente comparse non è integro, il comandante di porto assegna, con ordinanza, alle parti un termine per provvedere, e fissa altra udienza di trattazione.

Se tutte le parti citate si sono costituite o se il contraddittorio delle parti anche se volontariamente comparse è integro, il comandante di porto deve tentare di indurre le parti ad un amichevole componimento.

Se il componimento non riesce, il comandante di porto verifica, a seconda dei casi, su istanza di parte o d'ufficio, la propria competenza e, se si ritiene incompetente, lo dichiara con sentenza.

La trattazione si svolge, senza formalità e possibilmente in unica udienza, sotto la direzione del comandante di porto, il quale fissa le modalità di esperimento dei mezzi istruttori, dispone l'acquisizione agli atti dei processi verbali di sommarie indagini nonchè dei processi verbali e delle relazioni di inchiesta formale, e può chiedere in ogni momento chiarimenti alle parti, assegnando un termine per provvedervi.

Se è stata proposta querela di falso in via incidentale, il comandante di porto, qualora ritenga il documento impugnato rilevante per la decisione, sospende il giudizio e rimette le parti avanti il tribunale per il relativo procedimento. Può anche disporre a norma del secondo comma dell'art. 225 del codice di procedura civile.

Art. 574.
(Decisione della causa).

Il comandante di porto, se ritiene esaurita la trattazione della causa, invita le parti a formulare le conclusioni; e quindi delibera con sentenza.

Il dispositivo, se non è letto immediatamente in pubblica udienza, deve essere depositato, entro i successivi otto giorni, nella cancelleria; in entrambi i casi il testo della motivazione deve essere depositato nella cancelleria entro quindici giorni dalla chiusura della trattazione.

La provvisoria esecuzione delle sentenze del comandante di porto è regolata dagli articoli 282 a 284 del codice di procedura civile.

Art. 575.
(Impugnabilità).

Salva l'applicazione degli articoli 42 e 43 del codice di procedura civile, le sentenze pronunciate su cause di valore eccedente le lire duemila sono impugnabili avanti il tribunale della circoscrizione, in cui il comandante di porto ha sede.

Il termine per appellare è di quindici giorni dalla data di consegna della lettera raccomandata con avviso di ricevimento, con la quale la cancelleria comunica il deposito del dispositivo e del testo della motivazione alle parti costituitesi e a quelle non comparse ma regolarmente citate.

Art. 576.
(Amichevole componimento).

Anche nelle cause contemplate nell'art. 566 che eccedano il valore di lire diecimila, il comandante di porto, quando ne sia richiesto, deve adoperarsi per indurre le parti ad un amichevole componimento.

Se il componimento riesce, si compila processo verbale, sottoscritto dalle parti, dal comandante di porto e dal cancelliere. Il processo verbale costituisce titolo esecutivo.

Se il componimento non riesce, si compila processo verbale, sottoscritto dalle parti, dal comandante di porto e dal cancelliere, e ad esso si allegano gli atti relativi agli eventuali accertamenti di fatto.

SEZIONE III. — *Del procedimento avanti i tribunali e le corti d'appello.*

Art. 577.
(Nomina di consulenti tecnici).

Il presidente, all'atto della nomina del giudice o del consigliere istruttore, e il giudice o il consigliere istruttore nel corso dell'istruzione probatoria, scelgono uno o più consulenti tecnici fra gli iscritti in un elenco speciale, formato secondo le norme stabilite nel regolamento.

Il collegio, quando rileva che non sono stati nominati i consulenti tecnici, provvede alla nomina e può disporre che sia rinnovata l'istruzione probatoria.

Art. 578.
(Funzioni del consulente tecnico).

Il consulente tecnico assiste il giudice per il compimento di singoli atti o per tutto il processo, e interviene, in camera di consiglio, presenti le parti, per esprimere il suo parere sulle questioni tecniche che la causa presenta.

Del parere del consulente è compilato processo verbale, a meno che il consulente lo presenti per iscritto.

Art. 579.
(Acquisizione degli atti di inchiesta).

Il giudice o il consigliere istruttore dispone di ufficio l'acquisizione agli atti della causa dei processi verbali di inchiesta sommaria nonchè dei processi verbali e delle relazioni di inchiesta formale.

Art. 580.
(Arbitrato dei consulenti tecnici).

Le parti possono d'accordo chiedere al giudice istruttore che la decisione sia rimessa a un collegio arbitrale composto dai consulenti nominati d'ufficio, e,

qualora il numero di questi sia pari, integrato da consulenti nominati dal giudice istruttore con ordinanza.

All'arbitrato si applicano gli articoli 456, 457; 827 e seguenti del codice di procedura civile.

CAPO III
Delle controversie del lavoro

Sezione I. — *Della competenza.*

Art. 581.
(Competenza del comandante del porto e del tribunale).

Sono proposte avanti il comandante di porto capo del circondario nel quale è iscritta la nave o il galleggiante, ovvero è stato concluso o eseguito o è cessato il rapporto di lavoro, ovvero, se trattasi di ingaggio non seguìto da arruolamento, è pervenuta la proposta al marittimo, le controversie individuali, che non eccedono il valore di lire diecimila, riguardanti:

a) i rapporti di lavoro della gente di mare, anche se la controversia è promossa da persone di famiglia del marittimo o da altri aventi diritto, e ancorchè l'ingaggio non sia stato seguìto da arruolamento, o il contratto di arruolamento sia nullo per difetto di forma;

b) le retribuzioni dovute ai piloti, ai palombari in servizio locale, agli ormeggiatori, ai barcaiuoli ed agli zavorrai; alle imprese di rimorchio, stivaggio e disistivaggio; agli esercenti di galleggianti, meccanismi o istrumenti adoperati nelle operazioni di imbarco o sbarco delle merci e delle persone, ovvero comunque in uso o al servizio di navi o di galleggianti; ai fornitori di acqua per uso di bordo.

Le controversie suindicate, eccedenti il valore di lire diecimila, sono proposte avanti il tribunale, nella circoscrizione del quale è iscritta la nave o il galleggiante, ovvero è stato concluso o eseguito o è cessato il rapporto di lavoro, ovvero, se trattasi di ingaggio non seguìto da arruolamento, è pervenuta la proposta al marittimo.

Le disposizioni della lettera *b* del presente articolo si applicano anche alle navi da guerra nazionali.

Art. 582.
(Competenza dell'ufficio del lavoro portuale).

Le controversie individuali fra i lavoratori portuali e fra essi e i datori di lavoro, sia che riguardino l'esecuzione del lavoro, sia che riguardino l'applicazione di tariffe, sono proposte senza limite di valore avanti l'ufficio del lavoro portuale, nella circoscrizione del quale è stato prestato il servizio.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle navi da guerra nazionali.

Art. 583.
(Rinvio).

Le disposizioni di questa sezione non innovano alle norme vigenti sulle controversie relative ai rapporti d'impiego pubblico.

Sezione II. — *Del procedimento.*

Art. 584.
(Procedimento avanti il comandante di porto).

Al procedimento per la risoluzione delle controversie contemplate nell'articolo 581, lettera *a*, si applicano gli articoli 437 a 450 del codice di procedura civile.

Al procedimento per la risoluzione delle controversie contemplate nell'art. 581, lettera *b*, si applicano gli articoli 569 a 576 del presente codice.

Art. 585.
(Procedimento avanti gli uffici del lavoro portuale).

Al procedimento avanti gli uffici del lavoro portuale si applicano gli articoli 569 a 574; 576.

Salva l'applicazione dell'ultimo comma dell'articolo 339 del codice di procedura civile, le sentenze sono impugnabili avanti il tribunale della circoscrizione nella quale ha sede l'ufficio del lavoro portuale, nel termine di quindici giorni dalla data di consegna della lettera raccomandata con avviso di ricevimento, con la quale la cancelleria comunica il deposito del dispositivo o del testo della motivazione alle parti costituitesi e a quelle non comparse, ma regolarmente citate.

Art. 586.
(Assistenza processuale dei minori).

Nelle controversie contemplate nel presente capo, il giudice può nominare un curatore speciale al minore, anche se quest'ultimo sia fornito di capacità processuale.

E' sempre in facoltà di chi esercita sul minore la patria potestà o la tutela di intervenire nelle controversie stesse o anche di surrogarsi al minore, se questo non faccia valere le sue ragioni.

TITOLO TERZO
DELLA LIQUIDAZIONE DELLE AVARIE COMUNI

Art. 587.
(Competenza).

Se la spedizione o, in caso di viaggio circolare, il viaggio contributivo, ha termine in porto nazionale, la procedura per il regolamento della contribuzione, a norma degli articoli 447 e seguenti, si svolge avanti il pretore della circoscrizione nella quale il porto è situato.

Se la spedizione o il viaggio contributivo hanno termine in porto straniero, la procedura per il regolamento della contribuzione si svolge avanti il pretore della circoscrizione nella quale è l'ufficio di iscrizione della nave.

Art. 588.
(Domanda di regolamento).

L'azione per contribuzione alle avarie comuni si esercita con domanda di regolamento, proposta dall'armatore della nave o da altro interessato nella spedizione, mediante ricorso al pretore, competente ai sensi del precedente articolo.

Art. 589.
(Atti preliminari)

Il pretore, a seguito della presentazione del ricorso, richiama i verbali dell'investigazione prevista dall'articolo 165, gli atti relativi alla verifica della relazione di mare, e quelli dell'inchiesta sommaria prevista dall'articolo 546.

Con ordinanza, inoltre, il pretore nomina uno o più liquidatori d'avaria, scelti nell'elenco speciale a tal uopo formato secondo le norme del regolamento, fissa il termine entro il quale il comandante della nave, quando non l'abbia già fatto in adempimento del disposto dell'articolo 284, è tenuto a depositare presso la cancelleria copia da lui sottoscritta del verbale indicato dall'articolo 282, e dispone per una data successiva la convocazione degli interessati, dei quali l'istante ha indicato il nome e il domicilio.

La cancelleria procede alla pubblicazione dell'ordinanza nell'albo della pretura e ne informa gli interessati mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

Art. 590.
(Liquidatori d'avaria).

Ai liquidatori d'avaria si applicano le norme del codice di procedura civile relative ai consulenti tecnici.

Art. 591.
(Adunanza di discussione).

Nel giorno stabilito per la convocazione, il pretore, assistito dal liquidatore, procede, in presenza degli interessati, all'esame degli atti indicati nel primo comma dell'articolo 589 e dei documenti prodotti.

Esaurito tale esame, il pretore fissa con ordinanza il termine entro il quale il liquidatore è tenuto a depositare, presso la cancelleria, il regolamento contributorio.

Il termine di deposito può essere prorogato a norma dell'articolo 154 del codice di procedura civile.

Art. 592.
(Pubblicazione del deposito del regolamento).

La cancelleria procede alla pubblicazione dell'avvenuto deposito del regolamento contributorio nell'albo della pretura, e ne dà comunicazione agli interessati, a norma dell'articolo 136 del codice di procedura civile.

Art. 593.
(Impugnazione del regolamento).

L'impugnazione del regolamento contributorio è proposta con ricorso da depositarsi, entro trenta giorni dalla comunicazione di cui al precedente articolo, presso la cancelleria della pretura, se l'ammontare della massa creditoria è inferiore a lire diecimila, e presso la cancelleria del tribunale, se l'ammontare è superiore.

Il giudice competente, riuniti i ricorsi depositati e richiamato d'ufficio il regolamento, fissa la data della prima udienza di trattazione, della quale si informano le parti mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

Art. 594.
(Omologazione del regolamento).

Se il regolamento contributorio non è impugnato, o se le impugnazioni proposte sono rigettate con sentenza passata in giudicato, il pretore, con ordinanza, omologa il regolamento e gli conferisce efficacia di titolo esecutivo.

Se una o più impugnazioni sono accolte con sentenza passata in giudicato, il pretore dispone, con ordinanza, che lo stesso liquidatore, o altro a tal fine nominato nelle forme di cui all'articolo 589, proceda alla formazione di un nuovo regolamento.

Il nuovo regolamento non può essere impugnato per motivi che hanno già formato oggetto di impugnazione del precedente regolamento.

Art. 595.
(Riapertura del regolamento).

Nella ipotesi di cui all'articolo 457, il pretore su istanza dell'armatore della nave o di altro interessato, dispone la riapertura del regolamento, richiama in ufficio i liquidatori o, se questi non possono essere richiamati, procede a nuova nomina, e provvede a quanto altro è richiesto nelle precedenti disposizioni, al fine di tener conto del valore delle cose ricuperate.

Art. 596.
(Chirografo di avaria).

Gli interessati possono, mediante stipulazione di chirografo di avaria, far decidere da arbitri le cause relative alla formazione del regolamento contributorio.

Al chirografo e al regolamento si applicano in tal caso le norme del codice di procedura civile riguardanti l'arbitrato, se gli interessati intendono che al regolamento venga dal pretore competente conferita efficacia di sentenza, e di ciò fanno espressa dichiarazione nel chirografo.

TITOLO QUARTO

DELL'ATTUAZIONE DELLA LIMITAZIONE DEL DEBITO DELL'ARMATORE

Art. 597.
(Giudice competente).

Il procedimento di limitazione è promosso avanti il tribunale o il pretore, nella circoscrizione dei quali è il foro generale dell'armatore, a seconda che si tratti di navi maggiori ovvero di navi minori e di galleggianti.

Art. 598.
(Domanda di limitazione).

L'armatore che intende valersi del beneficio della limitazione ne propone domanda, con ricorso al giudice, competente ai sensi del precedente articolo.

Il ricorso deve indicare il nome e il cognome, la paternità, la nazionalità e il domicilio dell'istante; la dichiarazione di residenza o l'elezione di domicilio dell'istante stesso nel comune, in cui ha sede il giudice

competente; gli elementi di individuazione della nave, l'ufficio di iscrizione e il luogo dove la nave o il galleggiante si trovano; il viaggio cui le obbligazioni si riferiscono.

Insieme con il ricorso, l'armatore deve depositare, a pena di inammissibilità, nella cancelleria del tribunale o della pretura:

a) dichiarazione del valore della nave al momento della domanda ovvero, se la domanda è proposta dopo la fine del viaggio, al termine di questo, nonchè, in entrambi i casi, del valore della nave all'inizio del viaggio;

b) elenco dei proventi lordi del viaggio;

c) copia in forma autentica dell'inventario di bordo;

d) elenco nominativo dei creditori soggetti alla limitazione, con l'indicazione del loro domicilio, del titolo e dell'ammontare del credito di ciascuno;

e) certificato delle ipoteche trascritte sulla nave.

Su istanza dell'armatore, il presidente del tribunale può disporre che il deposito della dichiarazione di valore della nave sia eseguito in un termine successivo alla domanda. Tale termine non deve superare i dieci giorni, ma può essere prorogato fino a otto giorni prima della data fissata ai sensi dell'articolo 600 per la presentazione in cancelleria delle domande dei creditori.

Art. 599.
(Valutazione della nave).

La dichiarazione del valore della nave all'inizio del viaggio deve indicare il valore commerciale secondo le risultanze del Registro italiano navale. In caso di nave assicurata, si assume per valore commerciale quello che la polizza di assicurazione indica come valore di stima ai sensi dell'art. 493.

Art. 600.
(Sentenza di apertura).

Con sentenza esecutiva il tribunale, accertata in seguito alla domanda dell'armatore l'esistenza degli estremi di legge, dichiara aperto il procedimento di limitazione. Con la stessa sentenza il tribunale designa un giudice per la formazione dello stato attivo e di quello passivo, per il riparto della somma e per l'istruzione dei processi, di cui agli articoli 604 e 613; assegna ai creditori per la presentazione in cancelleria delle domande e dei titoli un termine non superiore a giorni trenta dalla data di pubblicazione della sentenza, o a sessanta per i creditori residenti all'estero; stabilisce, entro sessanta giorni dalla decorrenza del maggior termine fissato per la presentazione delle domande e dei titoli dei creditori, la data di deposito dello stato attivo e di quello passivo; fissa non prima di dieci e non oltre venti giorni da quest'ultima data l'udienza di trattazione delle impugnazioni dello stato attivo e di quello passivo avanti il collegio.

Art. 601.
(Notifica e pubblicazione della sentenza di apertura).

La sentenza di apertura, a cura della cancelleria, è portata a conoscenza dell'armatore e dei creditori indicati nell'elenco di cui all'articolo 598, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. La sentenza stessa, a cura della cancelleria, è altresì trasmessa in estratto all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, e, parimenti in estratto, pubblicata nella Gazzetta ufficiale del Regno.

L'ufficio di iscrizione, avuta conoscenza della sentenza, ne fa annotazione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, e ne cura l'affissione nell'albo dell'ufficio stesso.

Art. 602.
(Effetti del procedimento sui debiti pecuniari).

Agli effetti del procedimento, i debiti pecuniari non scaduti, soggetti alla limitazione, si considerano scaduti alla data di apertura.

I crediti sottoposti a condizione partecipano allo stato passivo, e sono compresi con riserva fra i crediti ammessi.

I crediti per interessi convenzionali o legali, maturati dopo la data di apertura, sono ammessi a concorrere soltanto sul residuo della somma limite dopo il riparto fra i creditori.

Art. 603.
(Improcedibilità e sospensione di atti esecutivi).

Dalla data di pubblicazione della sentenza di apertura i creditori soggetti alla limitazione non possono promuovere l'esecuzione forzata sui beni dell'armatore per le obbligazioni di cui all'articolo 255.

Dalla stessa data, il processo di esecuzione iniziato dai creditori medesimi è sospeso, anche d'ufficio, con provvedimento del giudice dell'esecuzione, e si estingue se non è riassunto nel termine fissato con la sentenza che fa constare una delle cause di decadenza previste dall'articolo 617.

Art. 604.
(Opposizione dei creditori).

Contro la sentenza di apertura i creditori possono promuovere opposizione entro quindici giorni dalla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale del Regno, per l'inesistenza degli estremi di legge, in contradittorio dell'armatore.

L'opposizione non sospende il procedimento, a meno che il giudice designato non ne autorizzi, con ordinanza, la sospensione fino a che non sia pronunciata sull'opposizione sentenza passata in giudicato.

Art. 605.
(Formazione dello stato attivo).

Entro il termine fissato dalla sentenza di apertura, il giudice designato, sentiti l'armatore e i creditori concorrenti, forma lo stato attivo sulla base della dichiarazione di valore e dei documenti indicati dall'articolo 598. Egli può disporre anche d'ufficio accertamenti tecnici per la revisione del valore della nave dichiarato dall'armatore o sulla consistenza e l'ammontare del nolo e degli altri proventi; in questo caso fissa un termine per il deposito della relazione di stima, durante il quale sospende, ove sia opportuno, il procedimento.

Art. 606.
(Deposito della somma limite).

Entro tre giorni dalla sentenza di apertura o dal deposito della dichiarazione di valore, disposto ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 598, il giudice designa-

to fissa il termine, non superiore a cinque giorni, e le modalità per il deposito della somma limite, computata sulla base delle indicazioni e dei documenti presentati dall'armatore, nonchè di una congrua somma per le spese del procedimento.

Art. 607.
(Integrazione della somma depositata).

Quando, in seguito agli accertamenti tecnici previsti dall'articolo 605, risulta che il valore della nave o l'ammontare dei proventi è superiore a quello dichiarato, il giudice designato ordina l'integrazione della somma depositata entro un termine non superiore a cinque giorni.

Quando dagli accertamenti medesimi risultano proventi omessi o inesattamente indicati dall'armatore per dolo o colpa grave, il giudice designato provvede ai sensi dell'articolo 618.

Art. 608.
(Vendita della nave e cessione dei proventi).

Se l'armatore proprietario ne fa istanza entro il termine previsto per il deposito della somma limite a sensi dell'articolo 606, il giudice designato, con ordinanza, può autorizzare, in luogo del deposito del valore della nave, la vendita all'incanto della nave stessa entro un termine anteriore di almeno dieci giorni alla scadenza di quello fissato per la formazione dello stato attivo.

Il giudice predetto, su istanza dell'armatore nel termine previsto per il deposito della somma limite, può altresì autorizzare la cessione alla massa passiva dei proventi esatti, o da esigere entro un termine anteriore di almeno dieci giorni alla scadenza di quello fissato per la formazione dello stato attivo, nominando in tal caso un liquidatore.

Venduta la nave o esatti i proventi, il giudice dispone che, entro un termine anteriore di almeno cinque giorni alla scadenza di quello fissato per la formazione dello stato attivo, la somma ricavata sia integrata fino a concorrenza della somma limite.

Art. 609.
(Opposizione all'ordinanza di vendita della nave o di cessione dei proventi).

Entro dieci giorni dalla pubblicazione dell'ordinanza che autorizza la vendita della nave o la cessione dei proventi, i creditori possono proporre opposizione mediante ricorso al giudice designato, il quale, sentiti l'armatore e i creditori concorrenti, decide con ordinanza non impugnabile.

L'opposizione sospende l'esecuzione dell'ordinanza.

Art. 610.
(Comunicazione dei provvedimenti del giudice designato).

I provvedimenti del giudice designato, indicati negli articoli precedenti, sono comunicati a cura della cancelleria all'armatore e ai creditori mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. L'ordinanza che autorizza la vendita della nave o la cessione dei proventi è trasmessa inoltre all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, per la pubblicazione mediante affissione nell'albo.

Art. 611.
(Formazione dello stato passivo).

Nel termine fissato dalla sentenza di apertura, il giudice designato, sentiti l'armatore e i creditori concorrenti, procede alla formazione dello stato passivo.

Art. 612.
(Avviso di deposito dello stato attivo e passivo).

L'avvenuto deposito dello stato attivo e di quello passivo è comunicato all'armatore e ai creditori, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, nonchè all'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante, che ne cura la pubblicazione mediante affissione nell'albo.

Art. 613.
(Impugnazioni dello stato attivo e passivo).

Le impugnazioni dello stato attivo e di quello passivo sono proposte in contradittorio dell'armatore e dei creditori interessati, mediante citazione per l'udienza avanti il collegio, fissata ai sensi dell'articolo 600.

Decise le impugnazioni con sentenza passata in giudicato, il giudice designato, ove necessario, provvede alla formazione del nuovo stato attivo e di quello passivo e ordina l'integrazione della somma depositata entro un termine non superiore a cinque giorni.

Art. 614.
(Stato di riparto).

Decorso il termine fissato per le impugnazioni, ovvero quando il nuovo stato passivo è formato a norma dell'articolo precedente, i creditori compresi nello stato passivo possono concordare lo stato di riparto.

Se i creditori non raggiungono l'accordo, il giudice designato procede alla ripartizione della somma depositata secondo l'ordine delle cause di prelazione.

Lo stato di riparto è impugnabile, entro dieci giorni dal deposito nella cancelleria, solo per quanto attiene all'ordine di prelazione.

Il giudice designato, in base al riparto concordato o a quello definitivamente formato, provvede all'emissione dei mandati di pagamento.

Art. 615.
(Ripartizione del residuo).

Fermo il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 602, sul residuo della somma depositata sono ammessi a concorrere i creditori che abbiano presentata la loro domanda fuori del termine fissato nella sentenza di apertura.

Alla ripartizione del residuo si procede a norma dell'articolo precedente, ma lo stato di riparto è impugnabile anche per motivi attinenti alla esistenza del credito.

Art. 616.
(Fallimento dell'armatore).

Il fallimento dell'armatore, dichiarato successivamente al decorso del termine fissato per le impugnazioni dello stato attivo, o al passaggio in giudicato della sentenza che respinge le impugnazioni, ovvero alla integrazione della somma disposta ai sensi del secondo comma dell'articolo 613, non estingue il procedimento di limitazione; le somme depositate non sono

comprese nella massa attiva fallimentare, e i creditori soggetti alla limitazione non partecipano al concorso sul patrimonio del fallito.

Art. 617.
(Decadenza dal beneficio della limitazione).

L'armatore decade dal beneficio della limitazione:

a) per l'inesatta indicazione o l'omissione, dolose o gravemente colpose, di proventi della spedizione;

b) per il mancato deposito, entro il termine fissato, della dichiarazione di valore della nave, disposto ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 598;

c) per il mancato deposito, entro il termine fissato, della somma limite o della somma per le spese del procedimento, ovvero per l'omessa integrazione del deposito stesso;

d) per l'occultamento della nave ovvero per l'intralcio all'opera dell'esperto nei casi di cui all'art. 605.

Art. 618.
(Dichiarazione di estinzione del procedimento).

In caso di fallimento dell'armatore dichiarato prima del momento indicato dall'articolo 616, o quando ricorra uno dei casi previsti nell'articolo precedente, il giudice designato ne riferisce al collegio.

Il collegio, accertati gli estremi di cui all'articolo 616 o quelli della decadenza, dichiara estinto, con sentenza, il procedimento di limitazione, ordina la restituzione delle somme all'armatore, fatta deduzione delle spese, e fissa un termine per la riassunzione dei processi di esecuzione di cui all'articolo 603.

La sentenza predetta è notificata e pubblicata nelle forme di cui all'articolo 601.

Art. 619.
(Norme applicabili al procedimento promosso avanti al pretore).

Quando si tratta di navi minori o di galleggianti, spettano al pretore tutti i poteri attribuiti dai precedenti articoli al tribunale, al presidente e al giudice designato.

TITOLO QUINTO

DELL'ESECUZIONE FORZATA E DELLE MISURE CAUTELARI

CAPO I

Disposizioni generali

Art. 620.
(Competenza).

L'esecuzione forzata è promossa avanti il tribunale o il pretore, nella circoscrizione dei quali la nave o il galleggiante si trova, a seconda che oggetto ne siano navi maggiori ovvero navi minori o galleggianti.

Il sequestro conservativo di navi o di galleggianti è autorizzato dai giudici competenti a norma del codice di procedura civile.

Art. 621.
(Oggetto dell'espropriazione e delle misure cautelari).

Salve le eccezioni contemplate nel presente articolo, possono formare oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari le navi e i galleggianti, i loro carati e le loro pertinenze separabili.

Se oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari sono carati di navi, il giudice competente può, sentiti i comproprietari non debitori, autorizzare il pignoramento o il sequestro dell'intera nave, quando la quota del proprietario debitore eccede la metà; in tal caso, il diritto spettante ai comproprietari non debitori sui carati ad essi appartenenti è convertito nel diritto alla corrispondente parte del prezzo di aggiudicazione ed è esente da ogni concorso alle spese delle procedure esecutive e cautelari.

Non possono formare oggetto di espropriazione forzata nè di misure cautelari:

a) le navi da guerra, comprese le navi in costruzione per conto della marina militare nazionale;

b) le navi adibite alle linee di navigazione, dichiarate di preminente interesse nazionale dal ministro per le comunicazioni, se non sia intervenuta la autorizzazione del ministro medesimo;

c) le navi adibite ai servizi pubblici di linea o di rimorchio della navigazione interna, se non sia intervenuta l'autorizzazione del ministro per le comunicazioni;

d) le navi e i galleggianti, pronti a partire o in corso di navigazione, purchè non si tratti di debiti a causa del viaggio che stanno per intraprendere o che proseguono. La nave si reputa pronta a partire, quando il comandante ha ricevuto le spedizioni.

Art. 622.
(Provvedimenti per impedire la partenza della nave).

Il giudice competente a sensi dell'articolo 620, e, ove ricorra l'urgenza, il comandante del porto, o l'autorità di polizia giudiziaria del luogo, nel quale si trova la nave, possono prendere i provvedimenti opportuni per impedire la partenza della nave.

Art. 623.
(Precetto).

L'espropriazione è preceduta dalla notificazione del titolo esecutivo e del precetto, il quale deve contenere:

a) l'intimazione al proprietario debitore di pagare entro ventiquattro ore la somma dovuta e l'avvertimento che, qualora non paghi nel detto termine, si procederà all'espropriazione;

b) la dichiarazione di residenza o l'elezione di domicilio nel comune ove ha sede il tribunale o il pretore, avanti il quale si procede.

Art. 624.
(Notificazione del precetto).

Il precetto, ad istanza del creditore, deve essere notificato al debitore proprietario.

Il precetto diviene inefficace, trascorsi trenta giorni senza che si sia proceduto al pignoramento.

CAPO II

Del procedimento di espropriazione forzata

Art. 625.
(Giudice dell'esecuzione).

L'espropriazione è diretta da un giudice. Nei procedimenti avanti il tribunale la nomina del giudice dell'esecuzione è fatta dal presidente, su presentazione a

cura del cancelliere, del fascicolo di cui al terzo comma dell'articolo 629, entro due giorni da che è stato formato.

Nei procedimenti avanti le preture delle quali fanno parte più magistrati, la nomina è fatta dal pretore dirigente a norma del comma precedente. Si applicano al giudice dell'esecuzione gli articoli 174 e 175 del codice di procedura civile.

Art. 626.
(Forma del pignoramento di navi o di carati di navi).

L'atto di pignoramento deve contenere:

1) l'enunciazione della somma dovuta e del titolo esecutivo, in forza del quale si procede, e della sua spedizione in forma esecutiva:

2) la data della notificazione del precetto;

3) l'ingiunzione al debitore proprietario di astenersi da qualsiasi atto diretto a sottrarre alla garanzia del credito, per la soddisfazione del quale si agisce, la nave o il galleggiante o i carati, che si assoggettano alla espropriazione, e le relative pertinenze;

4) l'intimazione al comandante di non far partire la nave, ovvero, se oggetto dell'espropriazione è una nave in corso di navigazione, di non far ripartire la nave dal porto di arrivo;

5) gli elementi di individuazione della nave o del galleggiante.

Il pignoramento si esegue, su istanza del creditore precettante, mediante notificazione dell'atto al debitore proprietario e al comandante. Se si tratta di nave in corso di navigazione, il giudice competente ai sensi dell'articolo 620 può prescrivere che la notificazione dell'atto al comandante sia eseguita per mezzo di telegramma collazionato con avviso di ricevimento, ovvero mediante comunicazione radiotelegrafica degli estremi del pignoramento.

Non appena eseguita la notificazione o ritirata la ricevuta regolamentare della comunicazione telegrafica o radiotelegrafica, il creditore invia copia autentica dell'atto all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, il quale provvede alla trascrizione nel registro d'iscrizione e, ove si tratti di navi maggiori, anche all'annotazione sull'atto di nazionalità. Se la nave è in costruzione, la trascrizione del pignoramento si esegue nel registro delle navi in costruzione.

Il detto ufficio è tenuto a trasmettere al giudice dell'esecuzione un certificato dal quale risulti l'espletamento delle formalità indicate nel precedente comma.

Art. 627.
(Forma del pignoramento di pertinenze separabili).

Il pignoramento di pertinenze separabili è autorizzato dal pretore della circoscrizione, nella quale si trova la nave, su istanza del creditore precettante, e sentiti i creditori ipotecari. Esso è eseguito, secondo le norme del codice di procedura civile, riguardanti il pignoramento di cose mobili, dall'ufficiale giudiziario, il quale cura il deposito delle cose nei magazzini generali o in altro luogo idoneo, e nomina un custode.

Art. 628.
(Amministrazione della nave pignorata).

Eseguito il deposito di cui al terzo comma dell'articolo 629, il giudice dell'esecuzione, su richiesta di chi vi ha interesse e sentiti i creditori ipotecari, può disporre che la nave pignorata per intero o per carati, esegua uno o più viaggi, prescrivendo con ordinanza le garanzie e le altre cautele che creda opportune, e disponendo in ogni caso che sia stipulata un'adeguata assicurazione.

Il viaggio non può essere incominciato sino a che l'ordinanza non sia stata resa pubblica con le forme previste dall'articolo 231, e il richiedente non abbia anticipato, nei modi indicati per i depositi giudiziari, le somme presumibilmente necessarie per intraprendere e condurre a termine il viaggio o i viaggi.

Il nolo, dedotte le spese da rimborsare, nei limiti dell'effettuato deposito, al richiedente, va in aumento del prezzo di aggiudicazione. Se le spese occorrenti eccedono il nolo, il richiedente è tenuto per la differenza, e per il pagamento di questa il giudice dell'esecuzione può emettere decreto di ingiunzione.

Il giudice dell'esecuzione può anche emettere, su istanza dei creditori ipotecari o privilegiati, decreto d'ingiunzione a carico dei debitori degli accessori e dei valori contemplati negli articoli 531, 550, sempre che non vi sia stata surroga dell'assicuratore.

Con il decreto d'ingiunzione è nominato il curatore della nave, nei confronti del quale il richiedente o i debitori possono proporre opposizione.

I crediti per gli accessori e i valori suindicati, come per la differenza dovuta dal creditore richiedente, possono essere ceduti per contanti dal giudice dell'esecuzione a chi ne faccia richiesta; il prezzo della cessione va in aumento del prezzo di aggiudicazione.

Art. 629.
(Domanda di vendita).

Non prima di trenta e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore pignorante o uno dei creditori muniti di titolo esecutivo può chiedere la vendita della nave o del carato con ricorso al giudice, competente ai sensi dell'articolo 620.

Il ricorso è notificato al proprietario debitore, ai creditori ipotecari e ai creditori intervenuti a norma dell'articolo 499 del codice di procedura civile, con invito a far pervenire le loro osservazioni sulle condizioni di vendita, e, se trattasi di nave straniera, al console dello Stato di cui la nave batte bandiera.

Nel termine di giorni trenta dalla notificazione, il creditore istante è tenuto a depositare, presso la cancelleria del giudice dell'esecuzione, il ricorso notificato e l'estratto del registro di iscrizione dal quale risultino le ipoteche iscritte; di essi si forma, a norma dell'articolo 488 del codice di procedura civile, fascicolo insieme con l'atto di pignoramento, con il certificato trasmesso a sensi dell'ultimo comma dell'articolo 626 di questo codice, e con le eventuali osservazioni scritte degli interessati sulle condizioni di vendita.

Art. 630.

(Nomina dell'esperto).

Sulla presentazione del fascicolo di cui al precedente articolo, eseguita dal cancelliere, il giudice, competente ai sensi dell'articolo 620, provvede alla nomina del giudice dell'esecuzione e alla designazione di un esperto per la stima della nave, e fissa un termine, non superiore a trenta giorni, per il deposito della relazione.

Se sia stata autorizzata la esecuzione di uno o più viaggi, non si fa luogo alla nomina dell'esperto, se non dopo dieci e non oltre trenta giorni dal compimento del viaggio.

Art. 631.

(Ordinanza di vendita).

Trascorsi cinque giorni dal deposito della relazione di stima, il giudice dell'esecuzione, sentiti il debitore proprietario, il creditore precettante e istante, i creditori ipotecari e quelli intervenuti, nonchè il console dello Stato di cui la nave batte bandiera, dispone con ordinanza la vendita con incanto.

Art. 632.

(Contenuto dell'ordinanza).

L'ordinanza deve contenere la descrizione della nave espropriande in tutto o per carati, e stabilire:

1) il prezzo base dell'incanto, determinato dal perito;

2) il giorno e l'ora dell'incanto;

3) l'ammontare della cauzione che deve essere prestata dagli offerenti per il decimo del prezzo base e per il presumibile ammontare delle spese d'incanto e di registrazione dell'ordinanza di trasferimento, nonchè il termine entro il quale la cauzione stessa deve essere prestata dagli offerenti;

4) la misura minima dell'aumento delle offerte;

5) il termine, non superiore a sessanta giorni dalla aggiudicazione definitiva, entro il quale il prezzo deve essere depositato, e le modalità del deposito.

Art. 633.

(Notificazione e pubblicità dell'ordinanza di vendita).

L'ordinanza di vendita è notificata, a cura del cancelliere del giudice dell'esecuzione, alle persone indicate nell'articolo 631, che non sono comparse.

L'ordinanza inoltre deve essere annotata, a cura del cancelliere, in margine al pignoramento e pubblicata nel foglio degli annunzi legali. Copia di essa è affissa, almeno dieci giorni prima della vendita, in apposito albo presso l'ufficio della cancelleria.

Il giudice dell'esecuzione può, nella stessa ordinanza, disporre le altre forme di pubblicità che ritiene opportune.

Art. 634.

(Persone ammesse a fare offerte).

Sono ammessi a fare offerte coloro che hanno prestata la cauzione stabilita nell'ordinanza di vendita.

Le offerte devono essere fatte personalmente o a mezzo di mandatario munito di procura speciale. I procuratori legali possono fare offerte per persona da nominare.

Non sono ammesse offerte da parte del debitore proprietario.

Art. 635.

(Modalità dell'incanto).

L'incanto ha luogo avanti il giudice dell'esecuzione nella sala delle udienze, col sistema della candela vergine.

La nave o i carati sono aggiudicati a chi abbia fatto l'offerta maggiore.

Ogni offerente cessa di essere tenuto per la sua offerta quando essa è superata da altra valida.

L'incanto, se non può compiersi nella stessa udienza, è continuato nel primo giorno seguente non festivo.

Art. 636.

(Aggiudicazione per persona da nominare).

Il procuratore legale, che è rimasto aggiudicatario per persona da nominare, deve, nei tre giorni dall'incanto, dichiarare in cancelleria il nome della persona per la quale ha fatto l'offerta, depositando il mandato. In mancanza, l'aggiudicazione diviene definitiva al nome del procuratore.

Art. 637.

(Ulteriori incanti, vendita senza incanto).

Quando la vendita all'incanto non ha luogo per mancanza di offerte, il giudice dell'esecuzione, sentiti gli interessati e il debitore proprietario, dispone che si proceda ad ulteriori incanti, stabilendo di volta in volta un prezzo base inferiore almeno del venti per cento a quello precedente.

Se, pure essendo stato ridotto il prezzo al quaranta per cento del prezzo base, la vendita all'incanto non ha luogo per mancanza di offerte, il giudice dell'esecuzione, sentiti i creditori interessati e il debitore proprietario, dispone che si proceda alla vendita senza incanto, prescrivendone le condizioni.

Art. 638.

(Offerte di aumento).

Nei dieci giorni successivi all'incanto possono presentarsi al giudice dell'esecuzione offerte di acquisto a un prezzo superiore almeno di un sesto a quello di aggiudicazione.

L'offerta deve essere accompagnata dal deposito di una cauzione pari al venti per cento del prezzo offerto.

Il giudice dell'esecuzione, accertato l'adempimento delle predette formalità, stabilisce un nuovo incanto, a norma degli articoli precedenti, sulla base del prezzo aumentato.

Art. 639.

(Versamento del prezzo).

L'aggiudicatario, entro il termine fissato dall'ordinanza di vendita, deve versare il residuo prezzo secondo le modalità fissate nell'ordinanza stessa, e depositare in cancelleria il documento comprovante l'avvenuto versamento.

Art. 640.
(Trasferimento della nave).

Avvenuto il versamento del prezzo, il giudice dell'esecuzione con decreto trasferisce all'aggiudicatario la nave descritta nella ordinanza di vendita, e ingiunge all'ufficio competente di cancellare le trascrizioni ipotecarie.

Il decreto, trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, è reso pubblico a norma dell'articolo 231, ed ha valore anche come titolo esecutivo per il rilascio della nave.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alla vendita senza incanto.

Art. 641.
(Trasferimento dei carati di nave).

Avvenuto il versamento del prezzo, il giudice della esecuzione, con decreto, trasferisce all'aggiudicatario i carati indicati nella ordinanza di vendita e ingiunge all'ufficio competente di restringere le ipoteche ai carati, che non formano oggetto di espropriazione.

Il decreto è trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante per essere reso pubblico a norma dell'articolo 231.

Art. 642.
(Inadempienza dell'aggiudicatario).

Se il prezzo non è versato entro il termine stabilito, il giudice, con ordinanza pubblicata e affissa nelle forme stabilite dall'articolo 633, dispone che si proceda a nuovo incanto.

L'ammontare della cauzione prestata dall'aggiudicatario inadempiente, dedotte le spese, si distribuisce insieme col prezzo ottenuto nel nuovo incanto.

Se il prezzo unito alla cauzione è inferiore a quello dell'incanto precedente, il giudice, su istanza di un creditore intervenuto, emette a carico dell'aggiudicatario inadempiente decreto di ingiunzione a versare la differenza, entro il termine di cinque giorni e nei modi indicati per i depositi giudiziari; l'aggiudicatario può proporre opposizione nei confronti del creditore istante.

Art. 643.
(Opposizioni all'esecuzione).

L'opposizione, con la quale si contesta il diritto della parte istante a procedere ad esecuzione forzata, e quella che riguarda la pignorabilità della cosa, si propongono con ricorso al giudice dell'esecuzione, o, in difetto, al giudice competente a sensi dell'articolo 620. Questi se è competente per la causa, provvede all'istruzione a norma degli articoli 175 e seguenti del codice di procedura civile, altrimenti fissa con decreto l'udienza di comparizione avanti il giudice competente per valore, e stabilisce il termine perentorio per la notificazione del ricorso e del decreto.

Art. 644.
(Opposizioni agli atti esecutivi).

Le opposizioni relative alla regolarità formale e alla notificazione del titolo esecutivo e del precetto, nonchè quelle relative ai singoli atti di esecuzione, si propongono con ricorso al giudice dell'esecuzione, o, in difetto, al giudice competente ai sensi dell'articolo 620, nel termine perentorio di cinque giorni dal primo atto di esecuzione, se riguardano il titolo esecutivo o il precetto, oppure dal giorno in cui i singoli atti furono compiuti.

Il giudice provvede a norma dell'articolo 618 del codice di procedura civile.

Art. 645.
(Opposizione di terzi).

Il terzo che pretende avere la proprietà o altro diritto reale sulla nave o sui carati, soggetti ad espropriazione, può proporre opposizione con citazione del debitore proprietario nonchè del creditore che ha proposto istanza di vendita, a comparire avanti il giudice dell'esecuzione per una udienza che preceda di almeno tre giorni quella stabilita per l'incanto.

Si applicano gli articoli 621, 622 del codice di procedura civile.

Art. 646.
(Espropriazione contro il proprietario non armatore e contro il terzo proprietario).

Quando l'espropriazione della nave o dei carati di nave è promossa dai creditori dell'armatore non proprietario, assistiti da privilegio navale, il titolo esecutivo e il precetto debbono essere notificati anche al proprietario non armatore.

Il pignoramento e in generale gli atti di espropriazione si compiono nei confronti del proprietario non armatore, al quale si applicano tutte le disposizioni relative al debitore, ad eccezione del divieto di cui all'articolo 634, terzo comma.

Ogni volta che, a norma del presente capo, deve essere sentito il debitore, deve essere sentito anche il proprietario non armatore.

Ai fini dei comma precedenti, il terzo proprietario è equiparato al proprietario non armatore.

Art. 647.
(Incanto di pertinenze separate).

Alla procedura d'incanto di cose già costituenti pertinenze, si applicano le norme del codice di procedura civile relative all'incanto di cose mobili.

Art. 648.
(Rinvio).

Alla esecuzione per consegna o rilascio della nave e alla estinzione e alla sospensione dei processi di esecuzione si applicano le disposizioni del codice di procedura civile.

CAPO III

Della liberazione della nave dai privilegi e dalle ipoteche

Art. 649.
(Facoltà di liberare la nave).

Il terzo acquirente di una nave o di carati, che ha trascritto il suo titolo e non è personalmente obbligato verso creditori privilegiati o ipotecari, ha facoltà di liberare la nave o i carati da ogni ipoteca trascritta e da ogni privilegio per credito sorto anteriormente alla trascrizione del suo titolo di acquisto.

Art. 650.
(Liberazione dopo il pignoramento).

La facoltà prevista dall'articolo precedente spetta all'acquirente anche dopo il pignoramento, purchè egli nel termine di trenta giorni proceda in conformità di quanto è disposto dall'articolo seguente.

Art. 651.
(Istanza per la liberazione).

L'acquirente deve far notificare ai creditori e ai precedenti proprietari un atto contenente:

1) la data e la qualità del suo titolo e la data della trascrizione;

2) il nome e il cognome dei suoi danti causa;

3) gli elementi di individuazione della nave;

4) il prezzo convenuto e ogni altro peso posto a carico dell'acquirente, o il valore che egli offre di pagare;

5) l'elenco dei creditori ipotecari coll'indicazione dei loro nomi e cognomi, delle somme loro dovute e della data dei loro titoli e della trascrizione di essi;

6) l'offerta di depositare entro trenta giorni dalla notificazione e dall'inserzione il prezzo convenuto o il valore dichiarato, affinchè sia diviso tra i creditori;

7) l'elezione del domicilio nel comune ove siede il giudice che sarebbe competente per l'esecuzione.

Un estratto sommario di quest'atto deve essere inserito nel giornale degli annunzi giudiziari del luogo ove ha sede l'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante.

Art. 652.
(Istanza di vendita all'incanto della nave).

Ogni creditore privilegiato o ipotecario, entro quindici giorni dalla notificazione e dall'inserzione disposta nell'articolo precedente, può domandare la vendita allo incanto, offrendo l'aumento di un decimo e congrua cauzione per il pagamento del prezzo e per l'adempimento di ogni altro obbligo. La domanda, sottoscritta dall'istante o da un suo procuratore speciale, deve essere notificata all'acquirente, e depositata nella cancelleria del giudice competente a norma dell'articolo 620, il quale constatata la regolarità degli atti, e sentiti, ove occorra, gli interessati, emana ordinanza di vendita a sensi degli articoli 632 e 633.

Art. 653.
(Provvedimento di liberazione).

Se la vendita non è domandata nel termine o nel modo stabilito nell'articolo precedente o se la domanda è respinta, il prezzo offerto dall'acquirente rimane definitivamente fissato.

Eseguito dall'acquirente il deposito del prezzo, il pretore o il presidente del tribunale, competente a norma dell'articolo 620, ordina con decreto all'ufficio competente la cancellazione delle trascrizioni ipotecarie.

Il decreto è trasmesso d'ufficio dal cancelliere al l'ufficio d'iscrizione della nave o del galleggiante, per essere reso pubblico a norma dell'articolo 231.

Art. 654.
(Aggiudicazione al terzo acquirente).

Se l'aggiudicazione segue a favore del terzo acquirente, il giudice dell'esecuzione, con decreto, pronuncia la conferma del titolo di acquisto e ingiunge all'ufficio competente di cancellare le iscrizioni ipotecarie.

Il decreto è trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, per essere reso pubblico a norma dell'articolo 231.

Il terzo acquirente, al quale è stata aggiudicata la nave o il carato, ha azione di regresso contro il venditore per il rimborso di ciò che eccede il prezzo stipulato nel contratto di vendita.

Art. 655.
(Effetti del mancato deposito del prezzo).

Se il terzo acquirente non deposita il prezzo nel termine, la domanda di liberazione della nave dalle ipoteche e dai privilegi rimane senza effetto, salva la responsabilità del richiedente per i danni verso i creditori.

CAPO IV

Della distribuzione del prezzo

Art. 656.
(Disposizioni generali).

Nel caso di cui all'articolo 653, il terzo acquirente deposita presso la cancelleria del giudice, competente a norma dell'articolo 620, l'elenco dei creditori ipotecari trascritti e di quelli privilegiati che siano noti, e promuove, la nomina del giudice dell'esecuzione.

Nel caso di cui al secondo comma dell'articolo 621, i comproprietari non debitori depositano presso la cancelleria del giudice competente a sensi dell'articolo 620, la domanda con gli atti e documenti giustificativi dei loro diritti nel termine stabilito.

La distribuzione del prezzo non è sospesa per il ritardo del deposito del nolo o dei proventi della gestione della nave regolata dall'articolo 628, alla distribuzione dei quali si procede separatamente.

Art. 657.
(Rinvio).

La distribuzione del prezzo ricavato dalla vendita di cose già costituenti pertinenze separabili, è regolata dalle norme del codice di procedura civile riguardanti la distribuzione del prezzo ricavato dalla vendita di cose mobili.

La distribuzione tanto delle somme depositate a sensi dell'articolo 653 di questo codice, quanto del ricavato della vendita forzata di nave o carati è regolata dagli articoli 510 a 512; 596 a 598 del codice di procedura civile.

CAPO V
Dei procedimenti cautelari

Art. 658.
(Provvedimento di autorizzazione).

Il provvedimento di autorizzazione a procedere a sequestro giudiziario o conservativo deve contenere:

1) il divieto al proprietario debitore di disporre della nave o dei carati senza ordine di giustizia;

2) l'intimazione al comandante di non far partire la nave, e, se si tratti di nave in corso di navigazione, di non farla ripartire dal porto di arrivo;

3) l'identificazione della nave o del galleggiante, cui si riferisce l'autorizzazione.

Art. 659.
(Notificazione del provvedimento).

Il provvedimento di autorizzazione, ad istanza del creditore, deve essere notificato al proprietario e al comandante della nave.

Esso deve essere notificato anche al proprietario non armatore, se chi agisce è creditore dell'armatore non proprietario, ed è assistito da privilegio sulla nave, e al terzo proprietario, se si tratta di nave o di carati di nave, gravati da privilegi navali od ipoteche.

Se si tratta di nave in corso di navigazione, il giudice adito può prescrivere che la notificazione del provvedimento al comandante sia eseguita secondo le modalità indicate dal secondo comma dell'articolo 626.

Art. 660.
(Pubblicità del provvedimento).

Il provvedimento notificato è, a cura del creditore, trascritto nella matricola o nel registro e, ove si tratti di navi maggiori o loro carati, annotato inoltre nell'atto di nazionalità.

Art. 661.
(Amministrazione della nave sequestrata).

In caso di sequestro giudiziario o di sequestro conservativo, all'amministrazione della nave si applica il disposto dell'articolo 628.

Art. 662.
(Rinvio).

Per quanto non è espressamente disposto nel presente capo, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile riguardanti il sequestro.

PARTE SECONDA

DELLA NAVIGAZIONE AEREA

LIBRO PRIMO

DELL'ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLA NAVIGAZIONE AEREA

TITOLO PRIMO

DEGLI ORGANI AMMINISTRATIVI DELLA NAVIGAZIONE AEREA

Art. 663.
(Ministro competente).

L'amministrazione della navigazione aerea è retta dal ministro per l'aeronautica.

Art. 664.
(Circoscrizioni territoriali aeronautiche).

Il territorio del Regno è diviso in circoscrizioni, secondo i criteri stabiliti dal regolamento.

Ad ogni circoscrizione è preposto un direttore di aeroporto.

Art. 665.
(Organi dell'amministrazione locale).

Le funzioni amministrative, attinenti alla navigazione e al traffico aereo che si svolgono in un aeroporto statale e nella sua circoscrizione, sono esercitate dal direttore dell'aeroporto.

La vigilanza sull'attività che si svolge negli aerodromi privati viene esercitata da funzionari di controllo, nominati dal ministro per l'aeronautica.

Art. 666.
(Concorso di competenze).

Negli aeroporti situati nell'interno di porti marittimi, la vigilanza sulla sosta e sulla circolazione di navi, di galleggianti e di aeromobili è esercitata dal direttore dell'aeroporto d'accordo con il comandante del porto.

Art. 667.
(Vigilanza sul traffico nazionale all'estero).

La vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionale all'estero è esercitata dall'autorità consolare.

TITOLO SECONDO

DEL DEMANIO AERONAUTICO

Art. 668.
(Beni del demanio aeronautico).

Fanno parte del demanio aeronautico:

a) gli aerodromi militari e gli aerodromi civili istituiti dallo Stato;

b) ogni costruzione o impianto statale destinato al servizio della navigazione aerea.

Art. 669.
(Opere di pubblica utilità).

Sono ad ogni effetto di pubblica utilità le opere che, con decreto del ministro per l'aeronautica, siano dichiarate necessarie all'istituzione da parte dello Stato di aerodromi e di altri impianti aeronautici da destinarsi a servizi statali o al traffico civile.

Art. 670.
(Concessione di suolo negli aerodromi statali).

Il ministro per l'aeronautica, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può, di concerto con il ministro per le finanze, dare in concessione a privati, per un periodo non superiore a venti anni, parti di suolo degli aerodromi, per costruirvi aviorimesse o altri edifici o impianti da adibirsi a fini attinenti al traffico aereo.

Art. 671.
(Concessione di uso di rimesse e di altri edifici).

Negli aerodromi statali, compatibilmente con le esigenze del servizio aeronautico, il direttore di aeroporto può concedere l'uso di aviorimesse o di altri edifici per la durata minima di tre mesi.

Il concessionario è tenuto al versamento di una cauzione, nella misura del decimo del canone dovuto per la durata della concessione.

Art. 672.
(Misura del canone).

La misura del canone è stabilita dall'intendente di finanza competente, d'accordo con l'amministrazione aeronautica e col richiedente.

In caso di disaccordo provvede il ministro per le finanze.

Art. 673.
(Revoca delle concessioni).

Le concessioni di cui all'articolo 670 possono essere revocate per specifici motivi inerenti al pubblico uso dell'aerodromo o per altre ragioni di pubblica utilità; le concessioni di cui all'articolo 671 sono revocabili a giudizio discrezionale dell'amministrazione aeronautica.

La revoca non dà diritto ad indennizzo. Nel caso di revoca parziale si fa luogo ad un'adeguata riduzione del canone, salva la facoltà prevista dal primo comma dell'articolo 44.

Nelle concessioni che hanno dato luogo a costruzioni di opere stabili, salvo che non sia diversamente stabilito, l'amministrazione aeronautica è tenuta a corrispondere un indennizzo ai sensi degli ultimi due comma dell'articolo 42.

Art. 674.
(Vigilanza sull'attività dei concessionari).

La vigilanza sull'attività esplicata in base a concessione, è esercitata, nell'ambito di ciascuna circoscrizione, dal direttore di aeroporto.

Art. 675.
(Vincoli della proprietà privata).

Il ministro per l'aeronautica può, secondo le norme stabilite dal regolamento, vietare che su immobili situati in vicinanza di aerodromi o di altri impianti aeronautici, siano fatte piantagioni, opere o costruzioni che ostacolino l'esercizio del volo o il funzionamento degli impianti.

L'autorità predetta può altresì fare obbligo di demolire costruzioni già eseguite, di abbattere piantagioni e, in genere, di modificare la consistenza dei fondi.

Art. 676.
(Segnali su opere che intralciano la navigazione).

Il ministro per l'aeronautica può ordinare il collocamento di segnali su opere, costruzioni, piantagioni che costituiscano intralcio per la navigazione aerea.

Art. 677.
(Impianti di linee elettriche).

Il ministro per l'aeronautica può vietare l'impianto o il passaggio di linee elettriche, funivie, filovie e teleferiche per i fondi situati in vicinanza di aerodromi o di altri impianti aeronautici.

Art. 678.
(Indennità).

Nei casi previsti dagli articoli 675, primo comma, e 677 non è dovuto alcun indennizzo; in quelli previsti dal secondo comma dell'articolo 675 è dovuto un indennizzo da determinare secondo le norme sull'espropriazione per pubblica utilità.

Nei casi previsti dall'articolo 676 è dovuto soltanto il rimborso delle spese.

Art. 679.
(Rinvio).

Per quanto non è disposto nel presente titolo, si applicano le norme degli articoli 37, 38, 40, 41; 43 a 49; 54.

TITOLO TERZO

DELL'ORDINAMENTO E DELLA POLIZIA DEGLI AERODROMI

CAPO I

Dell'uso degli aerodromi statali

Art. 680.
(Aerodromi aperti al traffico civile).

Sono aperti al traffico aereo civile:

a) gli aeroporti e i campi di volo civili istituiti dallo Stato e adibiti permanentemente al servizio della navigazione aerea;

b) gli aeroporti e i campi di volo militari designati dal ministro per l'aeronautica.

Art. 681.
(Uso degli aeroporti statali).

Negli aeroporti statali aperti al traffico civile possono, nei limiti prescritti dal regolamento, approdare, sostare e partire gli aeromobili privati. Gli aeromobili stranieri possono esservi ammessi a condizione di reciprocità, o quando ciò sia stabilito da convenzioni internazionali.

I diritti per l'uso degli aeroporti statali sono fissati dal regolamento. Tali diritti comprendono il corrispettivo delle prestazioni del personale, secondo le norme del regolamento medesimo.

Art. 682.
(Uso dei campi di fortuna).

Salva la disposizione dell'articolo 815, l'approdo e la partenza degli aeromobili privati nei campi di fortuna sono consentiti solo in caso di necessità.

Art. 683.
(Uso dei campi di volo statali).

L'uso dei campi di volo istituiti dallo Stato e aperti al traffico civile è consentito solo agli alianti.

Gli alianti stranieri possono esservi ammessi a condizione di reciprocità.

CAPO II
Degli aerodromi e degli altri impianti aeronautici privati

Art. 684.
(Impianto degli aerodromi privati).

L'istituzione, da parte di privati, di aeroporti, campi di fortuna, campi di volo e di altri impianti aeronautici, deve essere preventivamente autorizzata dal ministro per l'aeronautica.

L'autorizzazione abilita all'esercizio dell'aerodromo o dell'impianto. Le tariffe relative devono essere approvate dal ministro per l'aeronautica.

Art. 685.
(Vigilanza sugli aerodromi e sugli altri impianti aeronautici privati).

La vigilanza sull'attività esplicata in base all'autorizzazione, di cui all'articolo precedente, è esercitata, per gli aerodromi ove sia un funzionario di controllo, dal funzionario medesimo; negli altri aerodromi, è esercitata dal direttore di aeroporto della circoscrizione.

Parimenti il direttore di aeroporto esercita la vigilanza sull'attività esplicata, fuori degli aerodromi, relativamente ad altri impianti aeronautici.

Art. 686.
(Impianti radioelettrici degli aerodromi privati).

Gli impianti radioelettrici degli aerodromi privati sono sottoposti al controllo tecnico dei ministri per le comunicazioni e per l'aeronautica, che ne stabiliscono d'accordo le modalità d'installazione e di uso.

Art. 687.
(Elenco degli aerodromi e degli impianti privati).

Gli aerodromi e gli altri impianti, costruiti e gestiti da privati, sono iscritti in un elenco tenuto dal ministro per l'aeronautica, con le modalità stabilite dal regolamento.

Nell'elenco devono essere registrati gli atti e i fatti relativi al trasferimento della proprietà o dell'esercizio dell'aerodromo o dell'impianto.

L'elenco può essere consultato da chiunque ne faccia richiesta.

Art. 688.
(Uso degli aerodromi privati).

Salvo il caso di necessità, per l'uso di aerodromi privati non aperti al traffico è richiesto il consenso dell'esercente dell'aerodromo.

Il ministro per l'aeronautica può, per esigenze di pubblico interesse, dichiarare aperti al traffico civile determinati aerodromi privati, secondo le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 689.
(Alienazione, locazione e cessione di esercizio di aerodromi e di altri impianti).

L'alienazione, la locazione degli aerodromi o di altri impianti aeronautici privati, nonchè la cessione dell'esercizio dei medesimi non hanno effetto se non sono autorizzate dal ministro per l'aeronautica.

In caso di vendita o di esecuzione forzata, l'acquirente o l'aggiudicatario dell'aerodromo o dell'impianto non può subentrare nell'esercizio dei medesimi senza l'autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Ove l'autorizzazione non sia data entro sessanta giorni dalla presentazione della domanda, questa si intende respinta.

Art. 690.
(Successione a causa di morte).

La successione a causa di morte nella proprietà degli aerodromi e degli altri impianti aeronautici privati deve essere notificata al ministro per l'aeronautica, entro quindici giorni dalla accettazione dell'eredità e dall'acquisto del legato.

Entro tre mesi dalla notifica, il ministro ha facoltà di revocare l'autorizzazione a esercitare l'aerodromo o l'impianto.

Art. 691.
(Revoca dell'autorizzazione).

L'autorizzazione all'esercizio degli aerodromi e degli altri impianti aeronautici privati è in ogni caso revocabile per specifici motivi di ordine pubblico o di interesse generale della navigazione.

Art. 692.
(Cessazione dell'esercizio).

La cessazione dell'esercizio degli aerodromi e degli altri impianti è sottoposta alla preventiva autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Il ministro può prescrivere un termine prima del quale la cessazione non può aver luogo, ovvero provvedere al temporaneo esercizio diretto dietro corresponsione al privato di un'adeguata indennità, ovvero promuovere l'espropriazione per pubblica utilità.

Ove il ministro non provveda, l'autorizzazione s'intende negata dopo sessanta giorni dalla domanda.

CAPO III

Della polizia degli aerodromi

Art. **693.**

(*Funzioni di polizia*).

Le funzioni di polizia sono esercitate dal direttore di aeroporto nell'aeroporto in cui ha sede, nonchè, entro l'ambito della circoscrizione, negli altri aerodromi statali e in quelli privati dove non siano funzionari di controllo.

Negli aerodromi privati dove sono funzionari di controllo, le funzioni di polizia sono esercitate da questi ultimi.

Art. **694.**

(*Movimento degli aeromobili nell'aeroporto*).

Il direttore dell'aeroporto regola e vigila, secondo le norme stabilite dal regolamento, l'atterramento o l'ammaramento, l'involo, il movimento, la sosta degli aeromobili nell'aeroporto.

Art. **695.**

(*Imbarco e sbarco*).

Il direttore dell'aeroporto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l'imbarco, lo sbarco e il deposito delle merci, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri nell'aeroporto.

Art. **696.**

(*Ricovero di aeromobili e riparazioni*).

Il direttore dell'aeroporto, compatibilmente con le esigenze del servizio ed alle condizioni previste dal regolamento, può autorizzare il ricovero di aeromobili nelle aviorimesse esistenti nell'aeroporto.

L'autorità predetta può altresì autorizzare l'esecuzione di lavori sugli aeromobili, con personale dell'aeroporto.

Art. **697.**

(*Obblighi e responsabilità dell'esercente*).

L'esercente dell'aeromobile è tenuto a provvedere alla sorveglianza dell'aeromobile ricoverato nelle aviorimesse di aeroporti statali.

L'esercente è responsabile dei danni al personale e al materiale dello Stato.

Art. **698.**

(*Deposito di cose nell'aeroporto*).

Il direttore dell'aeroporto può consentire il deposito di merci o di altri materiali nell'aeroporto, ai sensi e con le modalità previste dall'articolo 58.

Il deposito di sostanze che presentano pericolo di incendio o di esplosione è sottoposto all'autorizzazione del ministro per l'aeronautica e all'osservanza delle prescrizioni opportune per garantire l'incolumità pubblica.

L'autorizzazione predetta è richiesta anche quando il deposito è effettuato in aviorimesse o edifici dei concessionari.

Art. **699.**

(*Bollettini meteorologici e segnalazioni per la navigazione*).

Il direttore di aeroporto cura la pubblicazione dei bollettini meteorologici, nonchè delle informazioni che comunque interessano la sicurezza della navigazione aerea. Egli dispone altresì le segnalazioni necessarie per la navigazione aerea.

Per gli aerodromi della circoscrizione nei quali esiste un comando militare, le segnalazioni sono concordate con questo.

Per gli idroscali situati nell'interno di porti marittimi, le segnalazioni sono concordate altresì con l'autorità marittima.

Art. **700.**

(*Servizi sussidiari e di controllo*).

La disciplina e il coordinamento dei servizi radioelettrici e degli altri servizi sussidiari, nonchè dei servizi di controllo, è esercitata dal direttore di aeroporto nell'ambito della propria circoscrizione.

Il direttore di aeroporto esercita altresì la vigilanza sui servizi predetti.

Art. 701.

(*Impiego di mezzi per urgenti necessità*).

Il direttore dell'aeroporto può, in caso di urgente necessità, ordinare che gli aeromobili e ogni altro mezzo di trasporto, i quali si trovino nell'aeroporto, siano messi a sua disposizione con il relativo personale. Può parimenti ordinare che sia messo a sua disposizione ogni altro mezzo che ritenga necessario.

Art. 702.

(*Soccorso ad aeromobili in pericolo*).

Il direttore di aeroporto, che abbia notizia di un aeromobile in pericolo ovvero della caduta di un aeromobile o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso, e, quando non abbia a disposizione o non possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso ad altre autorità, che possano utilmente intervenire.

Quando l'autorità aeronautica non può tempestivamente intervenire, i primi provvedimenti necessari sono presi dall'autorità comunale, o da quella marittima se il sinistro è avvenuto in mare.

Art. 703.

(*Compenso e indennità*).

Qualora nelle operazioni di soccorso di cui all'articolo precedente siano stati impiegati mezzi appartenenti a privati, le persone che hanno prestato il soccorso hanno diritto a compenso per l'opera utilmente prestata, nonchè, in ogni caso, al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese, secondo i criteri fissati dagli articoli 955 e seguenti, quando ne ricorrano gli estremi; negli altri casi secondo i criteri stabiliti dal regolamento.

Art. 704.

(*Rimozione di relitti*).

Nel caso di caduta di un aeromobile entro il perimetro di un aerodromo della circoscrizione, il direttore di aeroporto ordina al proprietario di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto, fissando il termine per l'esecuzione.

Se il proprietario non esegue l'ordine nel termine fissato, l'autorità provvede d'ufficio alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello Stato. Se il ricavato

della vendita non è sufficiente a coprire le spese, il proprietario è tenuto a corrispondere allo Stato la differenza.

Nei casi di urgenza l'autorità può senz'altro provvedere d'ufficio per conto e a spese del proprietario.

Art. 705.

(Ingiunzione per rimborso di spese).

Per il rimborso di spese anticipate, o comunque sostenute per conto di privati, il direttore di aeroporto emette ingiunzione resa esecutoria con decreto del pretore competente per territorio.

Decorsi venti giorni dalla notificazione dell'ingiunzione al debitore, senza che questi abbia eseguito il pagamento, il direttore di aeroporto può procedere agli atti esecutivi.

Entro il termine predetto il debitore può fare opposizione al decreto per motivi inerenti all'esistenza del credito o al suo ammontare, previo versamento della somma fissata nell'atto d'ingiunzione.

L'opposizione è proposta dinanzi al giudice competente per valore. Il giudice può disporre la sospensione degli atti esecutivi.

TITOLO QUARTO

DELLA GENTE DELL'ARIA

Art. 706.

(Distinzione della gente dell'aria).

La gente dell'aria comprende:

a) il personale di volo;

b) il personale addetto ai servizi a terra;

c) il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche.

Art. 707.

(Categorie del personale di volo).

Il personale di volo si divide in quattro categorie:

1° personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio di aeromobili;

2° personale addetto agli apparati radioelettrici;

3° personale addetto agli apparati motori ed agli altri meccanismi degli aeromobili;

4° personale addetto ai servizi complementari di bordo.

Art. 708.

(Personale addetto ai servizi a terra).

Il personale addetto ai servizi a terra comprende:

1) il caposcalo e l'altro personale, non di volo, delle imprese di trasporto aereo;

2) il personale, non di volo, delle imprese di lavoro aereo;

3) il personale, non di volo, delle scuole di volo;

4) il personale addetto ai servizi degli aerodromi.

Art. 709.

(Personale tecnico-direttivo delle costruzioni).

Il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche comprende:

1) gli ingegneri aeronautici;

2) i periti aeronautici.

Art. 710.

(Albi e registro della gente dell'aria).

Il personale di volo delle prime tre categorie è iscritto in albi nazionali; quello della quarta categoria è iscritto in apposito registro.

I capiscalo e il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche sono iscritti in due distinti albi nazionali.

Art. 711.

(Ente nazionale della gente dell'aria).

Gli albi e il registro di iscrizione della gente dell'aria sono tenuti dall'Ente nazionale della gente dell'aria.

L'Ente, costituito secondo le disposizioni del regolamento, ha personalità giuridica.

Il regolamento stabilisce anche le altre attribuzioni dell'Ente.

Art. 712.

(Requisiti per l'iscrizione negli albi e nei registri).

Possono conseguire l'iscrizione negli albi e nel registro della gente dell'aria i cittadini italiani, che abbiano i requisiti di età, di idoneità fisica, di condotta morale e di attitudine professionale stabiliti dal regolamento.

Il ministro per l'aeronautica può autorizzare l'iscrizione di italiani non regnicoli negli albi e nel registro.

Gli stranieri possono essere iscritti negli albi e nel registro della gente dell'aria solo nei casi e alle condizioni stabilite in convenzioni internazionali, ovvero previa autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Art. 713.

(Documenti di lavoro della gente dell'aria).

Il personale di volo è munito di un libretto aeronautico. Parimenti sono muniti di un libretto aeronautico i capiscalo; il personale delle costruzioni aeronautiche è munito di un certificato d'iscrizione.

Le forme e gli effetti di tali documenti di lavoro sono stabiliti dal regolamento.

Art. 714.

(Titoli professionali).

I titoli professionali per il personale di volo della prima categoria, addetto ai servizi di trasporto, sono:

a) comandante superiore;

b) primo comandante;

c) comandante;

d) ufficiale di rotta di prima classe;

e) ufficiale di rotta di seconda classe;

f) pilota di prima;

g) pilota di seconda.

I titoli professionali per il personale di volo della prima categoria, addetto agli altri servizi, sono: pilota collaudatore, pilota istruttore.

I titoli professionali per il personale di volo della seconda categoria sono:

a) marconista capo;

b) marconista di prima;

c) marconista di seconda.

I titoli professionali per il personale di volo della terza categoria sono:

a) motorista capo;
b) motorista di prima;
c) motorista di seconda.

Art. 715.

(*Collocamento del personale di volo*).

Al collocamento degli iscritti negli albi e nel registro del personale di volo si provvede, nel territorio del Regno, esclusivamente ad opera di un ufficio istituito secondo norme stabilite con legge. L'esercente ha facoltà di libera scelta tra gli iscritti negli elenchi di detti uffici.

Art. 716.

(*Divieto di mediazione*).

La mediazione anche gratuita per il collocamento degli iscritti negli albi e nel registro è vietata.

Qualsiasi compenso corrisposto per un'attività svolta in contrasto con tale disposizione può essere ripetuto.

Art. 717.

(*Assunzione all'estero*).

All'assunzione all'estero di personale di volo, destinato a far parte di equipaggi di aeromobili nazionali, sovraintende l'autorità consolare.

TITOLO QUINTO

DEL REGIME AMMINISTRATIVO DEGLI AEROMOBILI

CAPO I

Delle distinzioni degli aeromobili

Art. 718.

(*Nozione di aeromobile*).

Per aeromobile si intende ogni macchina capace di navigare nello spazio aereo e di trasportare persone e cose da un luogo ad un altro.

Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche, sono stabilite dal regolamento.

Art. 719.

(*Aeromobili di Stato e aeromobili privati*).

Sono aeromobili di Stato gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, destinati esclusivamente alla polizia, alla dogana, alla posta o ad altro servizio di Stato.

Tutti gli altri aeromobili sono considerati privati.

Salvo che non sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana e di polizia.

Art. 720.

(*Aeromobili militari*).

Sono militari gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali.

Art. 721.

(*Aeromobili equiparati a quelli di Stato*).

Il ministro per l'aeronautica può, con suo provvedimento, equiparare agli aeromobili di Stato quegli aeromobili che, pur appartenendo a privati ed essendo da questi esercitati, siano adibiti ad un servizio di Stato di carattere non commerciale.

Art. 722.

(*Distinzione degli aeromobili privati*).

Gli aeromobili privati, in relazione al loro impiego, si distinguono in:

a) aeromobili da trasporto pubblico, destinati a trasportare persone o cose mediante compenso di qualsiasi natura, ovvero anche senza compenso, se il trasporto è effettuato da una impresa di trasporti aerei;

b) aeromobili da lavoro aereo, destinati a scopi industriali e commerciali od in genere a qualsiasi scopo di lucro che non sia il trasporto di persone o di cose;

c) aeromobili da turismo, destinati a scopo diverso da quelli indicati nei comma precedenti e senza fine di lucro.

Il regolamento determina le altre categorie di aeromobili in relazione al loro impiego.

Art. 723.

(*Norme applicabili agli aeromobili militari, di dogana e di polizia*).

Salva diversa disposizione, agli aeromobili militari, di dogana e di polizia non si applicano le norme del presente codice.

CAPO II

Dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione

SEZIONE I. — *Dell'individuazione dell'aeromobile*

Art. 724.

(*Ammissione dell'aeromobile alla navigazione*).

Sono ammessi alla navigazione gli aeromobili iscritti nei registri tenuti dagli uffici competenti ed abilitati nelle forme previste dal presente codice.

Sono iscritti nei registri predetti gli aeromobili che rispondono ai prescritti requisiti di individuazione e di nazionalità.

Agli effetti dell'iscrizione e a tutti gli altri effetti di legge l'aeromobile è individuato dalla marca di nazionalità e da quella d'immatricolazione, ovvero, se trattasi di aliante libratore, da un numero.

Art. 725.

(*Contrassegni di individuazione*).

La marca d'immatricolazione è composta da un gruppo di quattro lettere, è assegnata dal ministro per l'aeronautica e deve essere diversa per ogni aeromobile.

Il numero degli alianti libratori è assegnato dalla Reale unione nazionale aeronautica.

SEZIONE II. — *Dei requisiti di nazionalità*

Art. 726.
(Nazionalità dei proprietari di aeromobili italiani).

Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale o nel registro matricolare della Reale unione nazionale aeronautica, gli aeromobili che appartengono per intero:

a) allo Stato, alle provincie, ai comuni e ad ogni altro ente pubblico italiano;

b) a cittadini italiani;

c) a società costituite e aventi sede nel Regno, il cui capitale appartenga per due terzi almeno a cittadini italiani, e il cui presidente e due terzi degli amministratori, ivi compreso l'amministratore delegato, nonchè il direttore generale, siano cittadini italiani.

Art. 727.
(Aeromobili iscritti in registri stranieri).

Non possono ottenere l'iscrizione gli aeromobili che risultino già iscritti in un registro aeronautico straniero.

SEZIONE III. — *Dell'iscrizione dell'aeromobile e dell'abilitazione alla navigazione*

Art. 728.
(Immatricolazione e iscrizione degli aeromobili).

Gli aeromobili, ad eccezione degli alianti libratori, sono immatricolati nel registro aeronautico nazionale, tenuto dal ministero per l'aeronautica.

Gli alianti libratori sono iscritti nel registro matricolare tenuto dalla Reale unione nazionale aeronautica.

Art. 729.
(Termine per l'iscrizione).

L'iscrizione degli aeromobili deve essere richiesta, a cura del proprietario, entro otto giorni dal rilascio del certificato di navigabilità e, per gli alianti libratori, dal rilascio del certificato di collaudo.

Art. 730.
(Abilitazione degli aeromobili alla navigazione).

Gli aeromobili immatricolati nel registro aeronautico nazionale sono abilitati alla navigazione dal certificato d'immatricolazione.

Gli alianti libratori sono abilitati alla navigazione dall'attestazione dell'avvenuta iscrizione nel registro matricolare, fatta dalla Reale unione nazionale aeronautica, mediante annotazione sul certificato di collaudo.

Art. 731.
(Certificato di immatricolazione).

Il certificato di immatricolazione è rilasciato dal ministro per l'aeronautica ed enuncia i contrassegni di individuazione dell'aeromobile, il tipo e le caratteristiche principali, l'uso al quale è destinato, il nome e il domicilio del proprietario, l'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile, nonchè le altre indicazioni richieste dal regolamento.

Devono essere annotate sul certificato le variazioni o riparazioni che importino notevoli modificazioni del tipo o del valore dell'aeromobile.

Art. 732.
(Marca di nazionalità).

Gli aeromobili iscritti nel registro aeronautico nazionale hanno la marca di nazionalità stabilita dal regolamento.

SEZIONE IV. — *Della perdita dei requisiti di nazionalità e della cancellazione dai registri*

Art. 733.
(Perdita dei requisiti di nazionalità).

Il proprietario di un aeromobile iscritto nei registri nazionali deve entro otto giorni denunciare al ministro per l'aeronautica o, se trattasi di aliante libratore, alla Reale unione nazionale aeronautica, l'avvenuta iscrizione in un registro straniero, nonchè ogni altra circostanza che importi la perdita dei requisiti di nazionalità.

L'autorità che ha ricevuto la denuncia o che ha comunque avuto conoscenza di uno dei fatti indicati nel primo comma, procede alla pubblicazione, mediante affissione negli uffici della direzione dell'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile e inserzione nel giornale degli annunzi giudiziari, di un avviso col quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti. Quando nel detto termine non siano proposte opposizioni, l'autorità, se sull'aeromobile non risultano iscritti diritti reali o di garenzia, esegue la cancellazione dell'aeromobile dal registro d'iscrizione.

In caso di opposizione, o se sull'aeromobile risultano iscritti diritti reali o di garenzia, la cancellazione non può essere effettuata fintanto che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati sodisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente, per la salvaguardia degli interessi dei creditori. In caso contrario l'autorità aeronautica promuove la vendita giudiziale dell'aeromobile.

Art. 734.
(Perdita dei requisiti di nazionalità nei casi di successione e di aggiudicazione).

Quando l'aeromobile nazionale pervenga ad uno straniero per successione a causa di morte, l'erede o il legatario, entro otto giorni dall'accettazione dell'eredità o dall'acquisto del legato, deve farne denuncia all'autorità indicata nell'articolo precedente. L'autorità procede a norma del secondo e terzo comma di detto articolo.

Le stesse norme si applicano nel caso di aggiudicazione dell'aeromobile a straniero. Il termine per la denuncia decorre dal giorno dell'aggiudicazione.

Art. 735.
(Demolizione dell'aeromobile).

Il proprietario, che intende procedere alla demolizione dell'aeromobile, deve farne dichiarazione al ministro per l'aeronautica, se l'aeromobile si trova nel Regno, o all'autorità consolare, se si trova all'estero, consegnando i documenti ed i libri di bordo. L'autorità predetta provvede ai sensi dell'articolo 143.

La disposizione del comma precedente non si applica agli alianti libratori.

Art. 736.
(Perdita presunta).

Quando dal giorno dell'ultima notizia sono trascorsi tre mesi, l'aeromobile si presume perito nel giorno successivo a quello al quale risale l'ultima notizia.

Art. 737.
(Cancellazione dell'aeromobile dai registri).

L'aeromobile è cancellato dal registro d'iscrizione quando:

a) è perito o si presume perito;

b) è stato demolito;

c) ha perduto i requisiti di nazionalità richiesti dall'articolo 726;

d) è stato iscritto in un registro straniero.

La cancellazione dell'aeromobile deve essere richiesta dal proprietario, ma può essere disposta anche di ufficio.

All'atto della cancellazione l'autorità ritira il certificato d'immatricolazione o quello di collaudo.

CAPO III

Della navigabilità dell'aeromobile

Art. 738.
(Condizioni di navigabilità).

L'aeromobile che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente attrezzato e atto all'impiego al quale è destinato.

Art. 739.
(Certificato di navigabilità e certificato di collaudo).

L'idoneità dell'aeromobile alla navigazione aerea viene attestata dal certificato di navigabilità, o, per gli alianti libratori, dal certificato di collaudo.

Il certificato di navigabilità attesta altresì l'idoneità tecnica dell'aeromobile ad un determinato impiego o servizio, e la sua assegnazione ad una delle categorie previste dall'articolo 722. Parimenti il certificato di collaudo attesta l'idoneità dell'aliante all'impiego.

Art. 740.
(Impiego dell'aeromobile).

L'aeromobile può essere adibito soltanto al servizio o all'impiego consentito alla categoria alla quale, dal certificato di navigabilità, risulta assegnato.

Tuttavia l'aeromobile può essere destinato ad un servizio o ad un impiego proprio della categoria che importa attitudini tecniche minori; ma in tal caso non si applica il più favorevole regime previsto per gli aeromobili della categoria inferiore.

Art. 741.
(Rilascio dei certificati di navigabilità e di collaudo).

Il certificato di navigabilità e quello di collaudo vengono rilasciati dal Registro aeronautico italiano. Le condizioni per il rilascio, le formalità, la durata e la rinnovazione sono determinate dal regolamento.

Ai fini dell'articolo 729, il Registro deve dare immediata notizia al ministro per l'aeronautica o alla Reale unione nazionale aeronautica del rilascio dei certificati di navigabilità e di collaudo.

Art. 742.
(Modificazioni all'aeromobile).

Dopo il rilascio del certificato di navigabilità non possono apportarsi modifiche all'aeromobile senza preventiva autorizzazione del Registro aeronautico italiano.

Art. 743.
(Visite e ispezioni).

Il Registro aeronautico italiano provvede, nei casi e con le modalità stabilite dal regolamento, a ispezioni e visite ordinarie degli aeromobili, per l'accertamento delle condizioni di navigazione e di impiego.

L'aeromobile può essere sottoposto a ispezioni o visite straordinarie, sempre che il Registro lo ritenga opportuno o si siano verificate avarie che possano menomare le condizioni di navigabilità dell'aeromobile o il funzionamento dei suoi organi. Il Registro deve disporre visite straordinarie ogni qualvolta ne viene richiesto dall'autorità aeronautica locale o da quella consolare.

La spesa delle visite ordinarie e straordinarie e delle ispezioni è a carico dell'esercente.

Art. 744.
(Visite ed ispezioni all'estero).

Le visite e le ispezioni, di cui all'articolo precedente, possono essere eseguite dal Registro aeronautico italiano anche per gli aeromobili nazionali che si trovano in paese estero, sia a mezzo dei propri uffici, sia a mezzo di istituti stranieri, con i quali a tal fine il Registro abbia stipulato accordi.

Art. 745.
(Efficacia probatoria dei certificati rilasciati dal Registro).

I certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciata dal Registro aeronautico italiano fanno fede fino a prova contraria.

CAPO IV

Dei documenti dell'aeromobile

Art. 746.
(Documenti di bordo).

Gli aeromobili, ad eccezione degli alianti libratori, devono avere a bordo durante il volo:

a) il certificato di immatricolazione;

b) il certificato di navigabilità;

c) i documenti doganali e sanitari;
d) il giornale di rotta;
e) l'elenco dei passeggeri;
f) gli altri documenti prescritti da leggi o da regolamenti.

Gli alianti libratori devono avere a bordo, durante il volo, il certificato di collaudo e gli altri documenti prescritti da leggi o da regolamenti.

Art. 747.
(*Giornale di rotta*).

Sul giornale di rotta sono annotati la rotta seguita e il cammino percorso, le rilevazioni eseguite, gli incidenti ed in genere gli avvenimenti di speciale importanza verificatisi durante il viaggio. Vi sono annotati altresì i fatti indicati dall'articolo 809, i testamenti ricevuti, i matrimoni celebrati a sensi dell'articolo 808, i reati commessi a bordo e le misure adottate, le indicazioni richieste dalle disposizioni sulla polizia sanitaria aeronautica.

Art. 748.
(*Altri libri dell'aeromobile*).

Oltre che del giornale di rotta, gli aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri o di merci devono essere provvisti dei libretti dell'aeromobile, dei motori e delle segnalazioni, e su questi devono essere eseguite le annotazioni stabilite dal regolamento.

I libri predetti possono essere custoditi presso l'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile.

Art. 749.
(*Tenuta e conservazione dei libri di bordo*).

Le norme per la vidimazione e la tenuta dei libri dell'aeromobile sono stabilite dal regolamento.

I libri devono essere conservati per due anni dall'ultima registrazione, a cura del proprietario.

TITOLO SESTO
DELL'ORDINAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO AEREO

CAPO I
Dei servizi di linea

Art. 750.
(*Concessioni*).

I servizi di trasporto aereo di linea non possono essere istituiti nè esercitati se non per concessione governativa, mediante decreto reale.

La concessione non può avere una durata superiore a dieci anni.

Art. 751.
(*Nazionalità del concessionario*).

L'esercizio dei servizi di trasporto aereo di linea, salvo il disposto dell'articolo 753, può essere concesso soltanto a persone, enti o società, capaci di avere in proprietà aeromobili nazionali ai sensi dell'articolo 726, che siano provvisti dei mezzi finanziari e tecnici sufficienti a garantire il regolare svolgimento dei servizi per la durata della concessione.

La direzione amministrativa e tecnica dell'impresa deve essere affidata a cittadini italiani.

Art. 752.
(*Società da costituire*).

La concessione può essere fatta anche a società da costituire, purchè i promotori si obblighino, per atto pubblico, a costituire legalmente la società, che risponda ai requisiti prescritti nell'articolo precedente, entro tre mesi dalla data di pubblicazione del decreto di concessione nella Gazzetta ufficiale.

Art. 753.
(*Servizi internazionali di linea*).

I servizi internazionali di trasporto aereo di linea possono essere concessi anche a stranieri, quando ciò sia stabilito in convenzioni internazionali.

Art. 754.
(*Riserva del cabotaggio*).

I servizi di trasporto aereo tra scali del Regno sono in ogni caso riservati alle imprese nazionali, salvo che diversamente sia stabilito in convenzioni internazionali.

Fuori dei casi previsti dal comma precedente, per motivi di interesse generale, all'esercizio di tali trasporti possono essere ammesse con decreto reale anche imprese straniere.

Art. 755.
(*Dichiarazione di pubblica utilità*).

Il decreto di concessione importa dichiarazione di pubblica utilità delle opere necessarie all'impianto e all'esercizio della linea concessa.

Art. 756.
(*Cauzione del concessionario*).

Nell'atto di concessione è stabilita la misura della cauzione che devono prestare, ove non ne siano dispensati, il concessionario o, nel caso di cui all'articolo 752, i promotori della società da costituire.

La cauzione è restituita in rate proporzionate al grado di avanzamento dei lavori d'impianto: l'ultima rata è restituita dopo il collaudo delle opere e del materiale.

Art. 757.
(*Divieto di cessione del servizio*).

Il concessionario non può cedere nè in tutto nè in parte il servizio assunto, senza la preventiva autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Art. 758.
(*Decadenza della concessione*).

Il concessionario decade dalla concessione:

a) quando non ha iniziato l'esercizio nel giorno indicato dalla concessione, a meno che il ritardo sia derivato da causa a lui non imputabile;

b) quando, nel caso previsto dall'articolo 752, i promotori non adempiano all'obbligo di costituire la

società, alla quale il servizio è stato concesso, nel termine e alle condizioni stabilite nel detto articolo;

c) negli altri casi indicati dall'atto di concessione.

In caso di decadenza, la cauzione non ancora restituita è devoluta all'erario.

Art. 759.
(Sospensione e revoca della concessione).

Per motivi di pubblico interesse, il ministro per l'aeronautica può sospendere l'esercizio della concessione e, quando lo ritenga opportuno, promuoverne la revoca.

Art. 760.
(Consegna degli impianti alla fine della concessione).

Alla fine della concessione, il concessionario deve riconsegnare all'amministrazione in normali condizioni di efficienza gli impianti e i materiali datigli in uso.

Salvo che il contrario non sia stabilito dall'atto di concessione, rimangono acquisiti allo Stato, senza diritto a compenso, tutti gli impianti fissi costruiti dal concessionario.

Art. 761.
(Vigilanza sui servizi di linea).

La vigilanza sull'attività dei concessionari dei servizi di linea è esercitata dal ministro per l'aeronautica e, nell'ambito di ciascuna circoscrizione, dal direttore di aeroporto.

CAPO II
Dei servizi minori

Art. 762.
(Licenze).

Il servizio di trasporto di passeggeri a carattere discontinuo od occasionale, il servizio di lavoro aereo e le scuole di pilotaggio non possono essere esercitati senza preventiva licenza del ministro per l'aeronautica, secondo le condizioni stabilite dal regolamento.

Art. 763.
(Condizioni per il rilascio delle licenze).

Le licenze previste dall'articolo precedente possono essere rilasciate soltanto alle persone, enti o società indicate dall'articolo 726.

Art. 764.
(Durata delle licenze).

Le licenze non possono avere durata superiore ai tre anni e sono sempre revocabili.

Art. 765.
(Divieto di cessione).

Il servizio, per il quale è stata rilasciata la licenza, non può essere ceduto, nemmeno in parte, senza la preventiva autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

TITOLO SETTIMO
DELLA POLIZIA AERONAUTICA

CAPO I
Disposizioni generali

Art. 766.
(Vigilanza sulla circolazione aerea).

La vigilanza sull'osservanza delle disposizioni relative alla circolazione aerea è esercitata, nell'ambito di ciascuna circoscrizione, dal direttore di aeroporto.

Art. 767.
(Divieti di volo).

Il sorvolo su determinate zone del territorio del Regno può essere vietato dal ministro per l'aeronautica per motivi militari o di sicurezza pubblica.

Lo stesso ministro può altresì, per eccezionali motivi di interesse pubblico, vietare la navigazione aerea su tutto il territorio del Regno.

Art. 768.
(Aeromobili stranieri).

Gli aeromobili stranieri, ad eccezione di quelli militari, di dogana e di polizia, possono sorvolare il territorio del Regno a condizione di reciprocità.

Gli aeromobili stranieri militari, di dogana e di polizia non possono sorvolare il territorio del Regno senza una speciale autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Art. 769.
(Aeromobili militari stranieri).

Gli aeromobili militari di uno Stato straniero godono del trattamento stabilito dalle convenzioni e dalle consuetudini internazionali, quando hanno ottenuta l'autorizzazione prescritta dall'articolo precedente.

In mancanza di tale autorizzazione, gli aeromobili militari stranieri non godono del trattamento predetto, nemmeno quando sono costretti ad atterrare per causa di forza maggiore o per ordine dell'autorità.

Art. 770.
(Obbligo di apporre i contrassegni di individuazione).

L'aeromobile nazionale non può circolare se non porta impressi, nei modi stabiliti dal regolamento, le marche di nazionalità e di immatricolazione o il numero.

L'aeromobile straniero deve portare i contrassegni prescritti dallo Stato nel cui registro è iscritto o quelli previsti dalle convenzioni internazionali.

Art. 771.
(Obbligo di portare a bordo licenze e brevetti).

L'aeromobile nazionale o straniero non può circolare se il personale di bordo non è munito dei brevetti, delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni prescritti e se tali documenti non sono portati a bordo.

Art. 772.

(Obbligo di assicurazione per danni a terzi sulla superficie).

L'aeromobile non può circolare se non è assicurato per i danni a terzi sulla superficie, secondo le disposizioni del presente codice, presso un'impresa di assicurazioni autorizzata.

Gli estremi dell'assicurazione devono risultare dalla nota indicata nell'articolo 981, vistata dal ministro per l'aeronautica.

CAPO II

Della partenza e dell'arrivo degli aeromobili

Art. 773.

(Partenza degli aeromobili).

La partenza degli aeromobili, salvo il disposto degli articoli 815 e 819, deve effettuarsi da un aeroporto, a meno che l'aeromobile si trovi in altro luogo per approdo forzato.

Il possessore del fondo, in cui sia avvenuto l'approdo forzato, non può impedire l'involo dell'aeromobile, ma deve darne avviso, quando ne sia a conoscenza, alla competente autorità, secondo le norme del regolamento.

Art. 774.

(Aeromobili diretti all'estero).

Gli aeromobili diretti all'estero possono partire soltanto dagli aeroporti doganali, salvo speciale autorizzazione.

Si considera diretto all'estero l'aeromobile che esce dal territorio doganale del Regno.

Art. 775.

(Formalità anteriori alla partenza).

Prima della partenza il comandante deve provvedere a che l'aeromobile sia sottoposto a visita di controllo da parte del direttore dell'aeroporto.

Per gli aeromobili muniti del giornale di rotta, il comandante deve altresì curare che il direttore dell'aeroporto apponga sul giornale il visto di partenza.

Art. 776.

(Autorizzazione alla partenza).

Il direttore dell'aeroporto non può autorizzare la partenza dell'aeromobile se l'esercente e il comandante non hanno adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, nonchè dalle norme sanitarie e doganali, e se non hanno provveduto al pagamento delle tasse e dei diritti dovuti.

Art. 777.

(Obbligo di approdo in corso di viaggio).

Il comandante dell'aeromobile deve approdare con la maggiore sollecitudine nel più vicino aeroporto, quando ne riceve l'ordine mediante i segnali stabiliti dal regolamento, oppure appena si accorge di sorvolare una zona vietata.

Art. 778.

(Approdo degli aeromobili).

L'approdo volontario degli aeromobili, salvo il disposto degli articoli 815 e 819, può effettuarsi soltanto negli aeroporti.

Nel caso di approdo forzato fuori di un aeroporto, il comandante dell'aeromobile e, quando sia a conoscenza del fatto, il possessore del fondo, in cui è avvenuto l'approdo, devono darne avviso alla competente autorità, secondo le norme del regolamento.

Art. 779.

(Approdo di aeromobili provenienti dall'estero).

Gli aeromobili provenienti dall'estero possono approdare soltanto negli aeroporti doganali o sanitarii, salvo speciale autorizzazione.

Si considera proveniente dall'estero l'aeromobile che entra nel territorio doganale del Regno.

Art. 780.

(Divieto di approdo).

Il direttore di aeroporto può vietare l'approdo nei casi previsti dal regolamento e quando particolari circostanze lo richiedano.

Art. 781.

(Formalità successive all'approdo).

Subito dopo l'approdo, il comandante dell'aeromobile deve provvedere agli adempimenti doganali e sanitari, e presentare al direttore dell'aeroporto il giornale di rotta.

Il direttore dell'aeroporto appone il visto sul giornale dopo aver preso visione delle registrazioni e averne constatata la regolarità.

Per gli aeromobili sprovvisti del giornale di rotta o esentati dall'obbligo della vidimazione, il comandante deve presentarsi al direttore dell'aeroporto e dichiarare il luogo di provenienza dell'aeromobile.

Il comandante dell'aeromobile deve fornire in ogni caso al direttore dell'aeroporto tutte le informazioni che gli vengono richieste sul viaggio compiuto.

Art. 782.

(Aeromobili stranieri).

Se accordi internazionali non dispongono diversamente, le disposizioni del presente capo si applicano anche agli aeromobili stranieri.

CAPO III

Della polizia di bordo e della navigazione

Art. 783.

(Autorità del comandante).

Tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all'autorità del comandante.

Art. 784.

(Disciplina di bordo).

I componenti dell'equipaggio devono prestare obbedienza ai superiori e uniformarsi alle loro istruzioni circa i servizi e la disciplina di bordo.

Art. 785.

(Obblighi dell'equipaggio in caso di pericolo).

I componenti dell'equipaggio devono cooperare alla salvezza dell'aeromobile, delle persone imbarcate e del carico, fino a quando il comandante abbia dato l'ordine di lanciarsi col paracadute o comunque di abbandonare l'aeromobile.

Art. 786.

(Obbligo di cooperare al ricupero).

In caso di perdita dell'aeromobile, coloro che ne componevano l'equipaggio, ove ne siano richiesti, immediatamente dopo il sinistro, dal comandante dell'aeromobile o dal direttore di aeroporto, sono tenuti a prestare la loro opera per il ricupero dei relitti.

Art. 787.

(Componenti dell'equipaggio soggetti ad obblighi di leva).

I componenti dell'equipaggio soggetti ad obblighi di leva o richiamati alle armi non possono essere sbarcati in paese estero senza autorizzazione della competente autorità, a meno che non vengano assunti su altro aeromobile nazionale diretto nel Regno.

Art. 788.

(Imbarco di passeggeri infermi).

L'imbarco di passeggeri, manifestamente affetti da malattie gravi o comunque pericolose per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo, è sottoposto ad autorizzazione da rilasciarsi nei modi stabiliti dal regolamento.

A norma del regolamento stesso può essere vietato, per ragioni sanitarie, dalla competente autorità, l'imbarco di altre persone oltre quelle indicate nel comma precedente.

Art. 789.

(Imbarco di armi, munizioni e gas tossici).

L'imbarco su aeromobili di armi e munizioni da guerra e di gas tossici è sottoposto a speciale autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Le norme per il trasporto di armi e di munizioni da caccia sono stabilite dal regolamento.

Art. 790.

(Apparecchi di radiocomunicazione).

L'impianto e l'uso di apparecchi radiotrasmittenti a bordo di aeromobili è sottoposto a speciale autorizzazione del ministro per l'aeronautica.

Art. 791.

(Imbarco di merci vietate o pericolose).

Quando sono imbarcate cose di cui il trasporto è vietato da norme di polizia, o delle quali il trasporto sia o divenga in corso di navigazione pericoloso o nocivo per l'aeromobile, per le persone o per il carico, il comandante dell'aeromobile provvede nei modi previsti dall'articolo 176.

La consegna delle cose custodite, a sensi dell'articolo predetto, deve farsi al direttore dell'aeroporto, se l'approdo avviene nel Regno, o all'autorità consolare, se l'approdo avviene all'estero.

Art. 792.

(Custodia di oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio).

Gli oggetti appartenenti alle persone morte o scomparse durante il viaggio sono custoditi dal comandante dell'aeromobile fino al luogo di primo approdo ed ivi consegnati al direttore dell'aeroporto o all'autorità consolare.

L'autorità predetta provvede ai sensi dell'articolo 177. Qualora gli interessati non abbiano fatto valere i propri diritti entro cinque anni dall'avviso, la somma è devoluta alla cassa nazionale di previdenza per la gente dell'aria.

Art. 793.

(Getto da aeromobili in volo).

Fuori del caso di necessità, è vietato il getto da aeromobili in volo di oggetti o materie che non siano zavorra regolamentare, senza speciale autorizzazione del ministro per l'aeronautica. Rimane ferma in ogni caso la responsabilità per danni a terzi sulla superficie.

Art. 794.

(Uso del paracadute).

Salvo autorizzazione del ministro per l'aeronautica, l'uso del paracadute è consentito solo in caso di necessità.

Art. 795.

(Passaggio del confine).

Ogni aeromobile, proveniente dall'estero o diretto all'estero, deve attraversare il confine terrestre fra i punti e secondo le rotte prestabilite dal ministro per l'aeronautica.

Art. 796.

(Sorvolo di abitati e di aeroporti).

Per il volo al disopra di centri abitati o di assembramenti di persone nonchè al di sopra di aeroporti devono osservarsi i limiti e le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 797.

(Sorvolo di proprietà private).

Il sorvolo dei fondi di proprietà privata da parte di aeromobili deve avvenire in modo da non ledere l'interesse del proprietario del fondo.

Art. 798.

(Vigilanza doganale).

Sono soggetti a vigilanza doganale anche gli aeromobili che navigano entro i confini del territorio dello Stato.

Art. 799.

(Altre prescrizioni).

Le norme per il trasporto e l'uso di apparecchi da ripresa fotografica e cinematografica, le prescrizioni sanitarie e le regole di circolazione, sono stabilite dal regolamento.

TITOLO OTTAVO

DELLE INCHIESTE SUI SINISTRI AERONAUTICI

Art. 800.
(Inchiesta sommaria).

Il direttore di aeroporto quando abbia notizia di un incidente aeronautico accaduto nella sua circoscrizione, ne dà immediata comunicazione all'autorità giudiziaria e procede ad inchiesta sommaria, d'accordo, se occorra, con l'autorità di pubblica sicurezza.

Eseguita l'inchiesta, il direttore di aeroporto ne trasmette gli atti al ministro per l'aeronautica.

Art. 801.
(Inchiesta tecnica formale).

Il ministro per l'aeronautica, presa visione della relazione sulle operazioni compiute e sulle conclusioni raggiunte nel corso dell'inchiesta sommaria, decide se vi sia luogo a procedere ad inchiesta tecnica formale.

In caso affermativo, il ministro trasmette gli atti alla commissione tecnico-amministrativa, costituita a norma del regolamento. La commissione procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità dell'incidente.

Art. 802.
(Persone sentite nel corso dell'inchiesta).

Possono essere sentiti, durante lo svolgimento dell'inchiesta, oltre alle persone chiamate a deporre, anche gli assicuratori, i danneggiati e i loro aventi diritto, ed in genere chiunque abbia interesse nell'aeromobile o nel carico.

Art. 803.
(Relazione di inchiesta tecnica formale).

La commissione redige una relazione delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte sulle cause e sulle responsabilità dell'incidente, e la deposita presso il ministero per l'aeronautica.

Art. 804.
(Sinistri aeronautici in mare).

Se il sinistro è avvenuto in mare, l'autorità, che ne ha notizia, informa la direzione di aeroporto e l'autorità marittima più vicine.

L'autorità marittima provvede, d'accordo, ove possibile, con quella aeronautica, al soccorso alle persone ed alle cose, nonchè agli accertamenti opportuni, ed invia alla più vicina direzione di aeroporto copia della relazione sull'incidente e sui soccorsi prestati.

Art. 805.
(Scomparsa di aeromobili).

Se non si hanno notizie di un aeromobile e sussistono ragionevoli motivi per ritenerlo perduto, il ministro per l'aeronautica ordina che sia proceduto all'inchiesta tecnica formale.

Art. 806.
(Sinistri occorsi ad aeromobili esteri).

Nel caso di sinistro occorso ad aeromobile straniero nel territorio del Regno, il ministro per l'aeronautica ne dà comunicazione al ministro per gli affari esteri.

Il direttore di aeroporto e la commissione inquirente hanno facoltà di procedere all'interrogatorio dell'equipaggio e dei passeggeri dell'aeromobile straniero.

Art. 807.
(Sinistro ad aeromobile italiano all'estero).

Nel caso di sinistro occorso ad aeromobile italiano all'estero, l'autorità consolare italiana ne informa il ministro per l'aeronautica, il quale trasmette gli atti alla commissione tecnico-amministrativa di inchiesta.

TITOLO NONO

DEGLI ATTI DI STATO CIVILE IN CORSO DI NAVIGAZIONE

Art. 808.
(Matrimonio in extremis).

Durante la navigazione e quando comunque sia impossibile promuovere l'intervento della competente autorità nel Regno o di quella consolare all'estero, il comandante dell'aeromobile può procedere alla celebrazione del matrimonio nel caso e con le forme di cui all'articolo 99, libro primo, del codice civile.

L'atto di matrimonio, compilato dal comandante, deve essere annotato sul giornale di rotta e consegnato nell'aeroporto di primo approdo al direttore dell'aeroporto o all'autorità consolare, insieme con un estratto del giornale di rotta.

Art. 809.
(Nascite, morti e scomparizioni da bordo).

Delle nascite e delle morti avvenute a bordo nonchè della scomparizione da bordo di persone, delle quali non sia stato possibile ricuperare il cadavere, il comandante dell'aeromobile deve prendere nota sul giornale di rotta e fare dichiarazione nel primo aeroporto di approdo al direttore dell'aeroporto o all'autorità consolare.

Le autorità predette raccolgono con processo verbale la dichiarazione del comandante e quelle dei testimoni, indicando le enunciazioni prescritte per la compilazione dei relativi atti di stato civile, o le circostanze della scomparizione e le ricerche effettuate.

Art. 810.
(Trasmissione degli atti alle autorità competenti).

Le autorità aeronautiche o consolari trasmettono copia dei processi verbali relativi alle dichiarazioni delle nascite e delle morti alle autorità competenti a norma delle disposizioni sull'ordinamento dello stato civile; al procuratore del Re trasmettono copia dei processi verbali di scomparizione.

Art. 811.
(Processi verbali di scomparizione in caso di perdita dell'aeromobile).

In caso di perdita dell'aeromobile, alla compilazione dei processi verbali di scomparizione e alla loro trasmissione alle autorità indicate nell'articolo precedente provvede il direttore di aeroporto nella circoscrizione del quale è accaduto il sinistro, o, all'estero, l'autorità consolare.

Se si tratta di perdita presunta, gli atti medesimi sono compilati e trasmessi dal direttore dell'ultimo aeroporto toccato dall'aeromobile nel Regno.

Nei processi verbali le autorità predette fanno constare le dichiarazioni dei superstiti, e, in caso di perdita presunta, l'accertamento degli estremi previsti dall'articolo 736; dichiarano inoltre se a loro giudizio le persone scomparse debbano, in base alle circostanze, ritenersi perite.

Art. 812.

(Conseguenze della scomparizione).

Le conseguenze della scomparizione da bordo o per perdita dell'aeromobile sono regolate dagli articoli 193 e 194.

TITOLO DECIMO

DISPOSIZIONI SPECIALI

CAPO I

Della navigazione da turismo

Art. 813.

(Esenzione dal visto sul giornale di rotta).

Per gli aeromobili da turismo non è prescritta la vidimazione del giornale di rotta; ma il pilota deve indicare, in partenza, al direttore dell'aeroporto il prossimo luogo di approdo.

Art. 814.

(Esenzione dal giornale di rotta).

Gli aeromobili da turismo, destinati ad effettuare voli di breve durata senza scalo, con ritorno all'aeroporto di partenza, sono esenti dall'obbligo di tenere il giornale di rotta.

Art. 815.

(Approdo degli aeromobili da turismo).

Gli aeromobili da turismo possono approdare e partire anche nei campi di fortuna.

Art. 816.

(Agevolazioni speciali).

Gli aeromobili da turismo sono esonerati dal pagamento dei diritti di partenza, di approdo e di ricovero negli aerodromi statali ed usufruiscono gratuitamente delle prestazioni del personale, indicate dal regolamento, e delle informazioni dei servizi meteorologici dello Stato.

Il regolamento stabilisce le particolari esenzioni doganali per il volo effettuato con aeromobili da turismo.

Art. 817.

(Aeromobili stranieri).

Le disposizioni di questo capo si applicano agli aeromobili da turismo stranieri a condizione di reciprocità.

CAPO II.

Della navigazione con alianti

Art. 818.

(Involo e atterramento).

L'involo e l'atterramento degli alianti possono effettuarsi soltanto su campi di volo.

Art. 819.

(Agevolazioni).

L'obbligo della tenuta dei libri di bordo non si applica agli alianti.

Gli alianti godono altresì delle agevolazioni previste dall'articolo 816.

Art. 820.

(Alianti stranieri).

Le disposizioni di questo capo si applicano agli alianti stranieri a condizione di reciprocità.

LIBRO SECONDO

DELLA PROPRIETÀ E DELL'ESERCIZIO DELL'AEROMOBILE

TITOLO PRIMO

DELLA COSTRUZIONE DELL'AEROMOBILE

Art. 821.

(Dichiarazione di costruzione).

Chi imprende la costruzione di un aeromobile deve farne preventiva dichiarazione al ministro per l'aeronautica, indicando lo stabilimento in cui saranno costruiti la cellula e i motori.

Della dichiarazione è presa nota nel registro delle costruzioni, tenuto dal ministero per l'aeronautica.

Art. 822.

(Denuncia della costruzione al Registro aeronautico italiano).

Oltre alla dichiarazione di cui all'articolo precedente, il costruttore, entro dieci giorni dall'inizio dei lavori, deve denunciare al Registro aeronautico italiano l'intrapresa costruzione dell'aeromobile, presentando il relativo progetto. Del pari devono essere denunciate, prima del loro inizio, le modificazioni e le riparazioni da eseguirsi sull'aeromobile.

Art. 823.

(Controllo tecnico sulle costruzioni).

Il controllo tecnico sulle costruzioni è esercitato dal Registro aeronautico italiano, nei limiti e con le modalità stabiliti da leggi e regolamenti.

Art. 824.

(Sospensione della costruzione per ordine dell'autorità).

Il ministro per l'aeronautica può in ogni tempo ordinare la sospensione della costruzione, per la quale non siano state fatte la dichiarazione o la denuncia previste dagli articoli 821 e 822. Può altresì ordinare la sospensione della costruzione che venga diretta da persona non munita della prescritta abilitazione, ovvero che a giudizio del Registro aeronautico italiano non risulti condotta secondo le regole della buona tecnica,

o per la quale non siano osservate le prescrizioni dei regolamenti.

Art. 825.
(Forma del contratto di costruzione).

Il contratto di costruzione dell'aeromobile, le successive modifiche e la revoca devono essere fatti, a pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata con sottoscrizione autenticata.

Tuttavia per gli alianti libratori il contratto può essere fatto anche verbalmente.

Art. 826.
(Pubblicità del contratto di costruzione).

Il contratto di costruzione dell'aeromobile deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro delle costruzioni. In mancanza, l'aeromobile si considera, fino a prova contraria, costruito per conto dello stesso costruttore.

Eseguita la trascrizione, le modifiche e la revoca del contratto non hanno effetto verso i terzi che a qualsiasi titolo abbiano acquistato e conservato diritti sull'aeromobile in costruzione, se non sono trascritte nel registro predetto.

Art. 827.
(Forma del titolo, documenti da consegnare ed esecuzione della trascrizione).

Per quanto riguarda la forma del titolo da trascrivere, si applica il disposto dell'articolo 839 primo comma. Tuttavia nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 825, la trascrizione può compiersi in forza di un dichiarazione del costruttore con sottoscrizione autenticata o giudizialmente accertata.

Per quanto riguarda i documenti da consegnare all'ufficio e l'esecuzione della trascrizione nel registro delle costruzioni si applicano gli articoli 234, 842.

Art. 828.
(Responsabilità del costruttore).

L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità e i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera.

Tuttavia, la responsabilità del costruttore può essere sempre opposta nel caso previsto dell'articolo 504, seconda parte dell'ultimo comma, libro delle obbligazioni.

Art. 829.
(Norme applicabili al contratto di costruzione).

Per quanto non è disposto nel presente capo si applicano le norme che regolano il contratto di appalto.

Art. 830.
(Forma e pubblicità degli atti relativi alla proprietà di aeromobili in costruzione).

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su aeromobili in costruzione o loro quote devono essere fatti nelle forme richieste dall'articolo 836.

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti medesimi devono essere resi pubblici mediante trascrizione nel registro delle costruzioni. Devono del pari essere trascritti gli atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

La trascrizione si effettua nelle forme e con le modalità previste dagli articoli 839, 840, 842.

Art. 831.
(Collaudo dell'aeromobile).

A costruzione ultimata, il costruttore o il proprietario devono richiedere il collaudo dell'aeromobile da parte del Registro aeronautico italiano, per ottenere il certificato di navigabilità, o, se trattasi di aliante libratore, il certificato di collaudo. Per gli aeromobili di nuovo tipo deve essere inoltre richiesto il certificato di omologazione del tipo.

Art. 832.
(Iscrizione dell'aeromobile dopo il collaudo).

L'autorità alla quale, dopo il collaudo, è richiesta l'iscrizione dell'aeromobile nei registri previsti dall'articolo 728, provvede a riprodurre nei registri medesimi e ad annotare sul certificato d'immatricolazione, per gli aeromobili che devono esserne provvisti, le trascrizioni fatte a norma degli articoli 830 e 1001 nel registro delle costruzioni.

TITOLO SECONDO

DELLA PROPRIETÀ DELL'AEROMOBILE

Art. 833.
(Norme applicabili all'aeromobile).

In quanto non sia diversamente stabilito, gli aeromobili sono soggetti alle norme sui beni mobili.

Art. 834.
(Pertinenze e parti separabili).

Sono considerate pertinenze dell'aeromobile i paracadute, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi e in genere tutte le cose destinate in modo durevole a servizio od ornamento dell'aeromobile.

La destinazione può essere effettuata anche da chi non sia proprietario dell'aeromobile o non abbia su questo un diritto reale.

Il motore è considerato parte separabile.

Art. 835.
(Regime delle pertinenze di proprietà aliena e diritti dei terzi sulle pertinenze).

Il regime delle pertinenze di proprietà aliena e i diritti dei terzi sulle pertinenze sono regolati dagli articoli 228 e 229. Agli effetti previsti in detti articoli, l'indicazione sul libretto dell'aeromobile tiene il luogo di quella sull'inventario di bordo.

Art. 836.
(Forma degli atti relativi alla proprietà dell'aeromobile).

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali sull'aeromobile o quote di esso devono essere fatti, a pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata con sottoscrizione autenticata. Tali atti all'estero devono essere ricevuti dall'autorità consolare.

Tuttavia per gli alianti libratori la costituzione, il trasferimento o l'estinzione dei diritti predetti può aver luogo anche mediante accordo verbale.

Art. 837.
(Pubblicità degli atti relativi alla proprietà dell'aeromobile).

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su aeromobili o loro quote sono resi pubblici mediante trascrizione nel registro aeronautico nazionale, ed annotazione sul certificato di immatricolazione o, se trattasi di alianti libratori, mediante trascrizione nel registro matricolare della Reale unione nazionale aeronautica.

Devono del pari essere resi pubblici nelle stesse forme gli altri atti e le domande, per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

Art. 838.
(Ufficio competente ad eseguire la pubblicità).

Per gli aeromobili immatricolati nel registro aeronautico nazionale, la pubblicità deve essere richiesta al ministro per l'aeronautica.

Tuttavia la pubblicità può essere richiesta anche al direttore di aeroporto o all'autorità consolare del luogo dove l'aeromobile si trova. L'autorità predetta, a spese del richiedente, trasmette immediatamente al ministero, per la trascrizione nel registro, i documenti presentati.

Per gli alianti libratori, la pubblicità deve essere richiesta all'ufficio della Reale unione nazionale aeronautica, presso il quale è tenuto il registro di iscrizione dell'aeromobile.

Art. 839.
(Forma del titolo per la pubblicità).

La trascrizione e l'annotazione non possono compiersi, se non in forza di un titolo avente la forma prescritta dall'articolo 14 del libro della tutela dei diritti.

Tuttavia, nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 836, è sufficiente una dichiarazione dell'alienante, con sottoscrizione autenticata o giudizialmente accertata.

Art. 840.
(Documenti per la pubblicità).

Chi domanda la pubblicità deve consegnare all'ufficio competente i documenti indicati dagli articoli 234 e 235.

Art. 841.
(Esibizione del certificato di immatricolazione).

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad un aeromobile provvisto di certificato d'immatricolazione, il richiedente, oltre a consegnare i documenti di cui all'articolo precedente, deve esibire all'ufficio, al quale richiede la pubblicità, il certificato medesimo, per la prescritta annotazione.

Tuttavia, quando la pubblicità è richiesta al ministero per l'aeronautica, se, trovandosi l'aeromobile in altra località, non è possibile esibire il certificato di immatricolazione, il ministero esegue la trascrizione nel registro e ne dà comunicazione telegrafica, a spese del richiedente, al direttore di aeroporto o all'autorità consolare del luogo nel quale l'aeromobile si trova o verso il quale è diretto, perchè sia ivi eseguita l'annotazione sul certificato d'immatricolazione.

Art. 842.
(Esecuzione della pubblicità).

Per l'esercizio della pubblicità si applica l'articolo 237.

Il contenuto della nota è trascritto nel registro ove l'aeromobile è immatricolato o iscritto.

Gli estremi della nota di trascrizione sono annotati sul certificato d'immatricolazione, per gli aeromobili che ne sono provvisti.

Art. 843.
(Prevalenza delle trascrizioni sul registro nei confronti delle annotazioni sul certificato d'immatricolazione).

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti, la precedenza, agli effetti stabiliti dal codice civile, è determinata dalla data di trascrizione nel registro aeronautico nazionale.

Del pari, in caso di discordanza tra le trascrizioni nel registro e le annotazioni sul certificato d'immatricolazione, prevalgono le risultanze del registro.

Art. 844.
(Comproprietà dell'aeromobile).

Quando l'aeromobile appartiene per quote a più persone, si applicano gli articoli 240 a 244.

Art. 845.
(Vendita di quota dell'aeromobile a stranieri).

Il comproprietario dell'aeromobile non può, senza il consenso di tutti gli altri comproprietari, vendere la sua quota a stranieri.

TITOLO TERZO
DELL'IMPRESA DI NAVIGAZIONE

CAPO I
Dell'esercente

Art. 846.
(Dichiarazione di esercente).

Chi assume l'esercizio di un aeromobile deve preventivamente farne dichiarazione, nelle forme e con le modalità prescritte dagli articoli 248 a 250, al direttore di aeroporto nella circoscrizione del quale è l'aerodromo di abituale ricovero dell'aeromobile, o, se trattasi di aliante libratore, all'ufficio della Reale unione nazionale aeronautica, dove l'aliante è iscritto.

Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'esercente non provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario.

Art. 847.
(Pubblicità della dichiarazione).

La dichiarazione di esercente deve essere trascritta nell'apposito registro, tenuto dal direttore di aeroporto o dall'ufficio della Reale unione nazionale aeronautica, competente ai sensi dell'articolo precedente, ed annotata sul certificato di immatricolazione, per gli aeromobili che ne sono provvisti.

Quando l'aeromobile trovasi fuori dell'aerodromo di abituale ricovero, il direttore di aeroporto esegue la trascrizione nel registro, e ne dà comunicazione telegrafica, a spese del richiedente, al direttore dell'aeroporto o all'autorità consolare del luogo nel quale l'aeromobile si trova o verso il quale è diretto, perchè sia ivi eseguita l'annotazione sul certificato d'immatricolazione.

In caso di discordanza tra le trascrizioni nel registro e le annotazioni sul certificato d'immatricolazione, prevalgono le risultanze del registro.

Art. 848.

(Effetti della pubblicità).

In mancanza della dichiarazione di esercente, debitamente resa pubblica, esercente si presume il proprietario fino a prova contraria.

Art. 849.

(Nomina del comandante).

L'esercente nomina il comandante dell'aeromobile e può in ogni momento dispensarlo dal comando.

Art. 850.

(Responsabilità dell'esercente).

L'esercente è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante per quanto riguarda l'aeromobile e la spedizione.

Tuttavia l'esercente non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e di salvataggio previsti dagli articoli 953 e 954, nonchè degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione.

Art. 851.

(Uso dell'aeromobile senza il consenso dell'esercente).

L'esercente risponde solidalmente con chi fa uso dell'aeromobile senza il suo consenso, quando non abbia esplicato la dovuta diligenza per evitare tale uso. Tuttavia anche in tal caso il debito dell'esercente è limitato a norma degli articoli 939 e 947.

CAPO II

Del caposcalo

Art. 852.

(Rappresentanza del caposcalo).

Nell'ambito dell'aeroporto, il caposcalo rappresenta l'esercente per tutto ciò che concerne il servizio della linea aerea, fatta eccezione delle attribuzioni per le quali la rappresentanza è conferita ad altri preposti dell'esercente.

Art. 853.

(Pubblicità della procura).

La procura conferita al caposcalo, con la sottoscrizione autenticata del proponente, e le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso la direzione dell'aeroporto, nel quale il caposcalo deve esplicare le sue attribuzioni, per la pubblicazione nel registro a tal fine tenuto secondo le norme stabilite dal regolamento.

Qualora non sia adempiuta la pubblicità predetta, la rappresentanza del caposcalo si reputa generale entro i limiti stabiliti dall'articolo precedente e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche e la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza al momento in cui fu concluso l'affare.

Art. 854.

(Mansioni del caposcalo).

Il caposcalo cura la compilazione dei documenti doganali e sanitari, e dell'elenco dei passeggeri, nonchè degli altri documenti indicati dal regolamento; cura altresì la tenuta dei libri dell'aeromobile, ad esclusione del giornale di rotta.

Egli può, con comunicazione scritta, ordinare al comandante la sospensione della partenza dell'aeromobile; in caso di sovraccarico di questo, stabilisce quali siano i passeggeri e le cose che devono escludersi dall'imbarco, secondo le istruzioni dell'esercente.

CAPO III

Del comandante dell'aeromobile

Art. 855.

(Comando dell'aeromobile).

Il comando dell'aeromobile può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta abilitazione.

Art. 856.

(Designazione del comandante).

Quando dell'equipaggio di un aeromobile fanno parte più persone di pari grado, che possono essere incaricate del comando, l'esercente deve designare quale di esse assume le funzioni di comandante. Tale designazione deve essere annotata nel giornale di rotta.

Art. 857.

(Morte o impedimento del comandante).

In caso di morte o di impedimento del comandante, il comando dell'aeromobile spetta di diritto ad altro componente dell'equipaggio, secondo l'ordine gerarchico di bordo, fino al momento in cui giungano disposizioni dell'esercente o, in mancanza di queste, fino al primo approdo, ove il direttore dell'aeroporto o l'autorità consolare nomina il comandante per il tempo necessario.

Art. 858.

(Assunzione di comandante straniero all'estero).

Il comando di un aeromobile nazionale può, all'estero, essere affidato ad uno straniero nei casi e con le modalità previste dall'articolo 274.

Art. 859.

(Direzione nautica, rappresentanza e poteri legali).

Al comandante dell'aeromobile, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione. Durante le soste egli deve provvedere alla sorveglianza dell'aeromobile.

Il comandante rappresenta l'esercente. Nei confronti degli interessati nell'aeromobile e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge.

Art. 860.
(Atti di stato civile e testamenti).

Il comandante dell'aeromobile esercita le funzioni di ufficiale di stato civile previste dal presente codice, e riceve i testamenti a norma dell'articolo 162 del libro delle successioni.

Art. 861.
(Doveri del comandante prima della partenza).

Prima della partenza, il comandante deve di persona accertarsi che l'aeromobile sia idoneo al viaggio da intraprendere, convenientemente attrezzato ed equipaggiato. Deve altresì accertarsi che il carico sia ben disposto e centrato, e che le condizioni atmosferiche consentano una sicura navigazione.

Art. 862.
(Documenti di bordo e tenuta del giornale di rotta).

Il comandante deve curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti, relativi all'aeromobile, all'equipaggio, ai passeggeri ed al carico. Deve curare altresì che il giornale di rotta sia regolarmente tenuto.

Art. 863.
(Abbandono dell'aeromobile in pericolo).

Il comandante non può ordinare l'abbandono dell'aeromobile in pericolo se non dopo l'inutile esperimento dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarlo.

Il comandante deve abbandonare l'aeromobile per ultimo provvedendo, in quanto possibile, a salvare i documenti di bordo e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia.

Art. 864.
(Limiti della rappresentanza del comandante).

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'esercente o un suo rappresentante munito dei necessarii poteri, il comandante può far eseguire le riparazioni e provvedere agli acquisti necessarii per la continuazione del viaggio, e, ove occorra, può prendere a prestito il danaro per far fronte a tali esigenze. Parimenti può congedare persone dell'equipaggio ed assumerne per la residua durata del viaggio.

La presenza dell'esercente o di un suo rappresentante munito dei necessarii poteri è opponibile ai terzi solo quando questi ne erano a conoscenza; tuttavia la presenza dell'esercente nel luogo del suo domicilio e la presenza del rappresentante nel luogo relativamente al quale gli sono stati conferiti i poteri debitamente pubblicati, si presumono note agl'interessati fino a prova contraria.

Art. 865.
(Provvedimenti per la salvezza della spedizione).

In corso di viaggio il comandante deve prendere i provvedimenti necessari per la salvezza dell'aeromobile, dei passeggeri e del carico.

Art. 866.
(Vendita e ipoteca dell'aeromobile).

Il comandante non può vendere nè ipotecare l'aeromobile senza mandato speciale del proprietario.

CAPO IV
Dell'equipaggio

Art. 867.
(Formazione dell'equipaggio).

L'equipaggio è costituito dal comandante, che ne è il capo, e dalle altre persone addette al servizio in volo dell'aeromobile.

Art. 868.
(Composizione dell'equipaggio).

La composizione dell'equipaggio è determinata dall'esercente, in relazione alle caratteristiche ed all'impiego dell'aeromobile, con le modalità e nei limiti stabiliti da leggi speciali o da regolamenti.

Per gli aeromobili da trasporto di persone in servizio pubblico, la composizione dell'equipaggio deve in ogni caso essere approvata dal ministro per l'aeronautica.

Art. 869.
(Assunzione dei componenti dell'equipaggio).

L'equipaggio degli aeromobili nazionali deve essere interamente formato da iscritti negli albi o nel registro del personale di volo.

Art. 870.
(Assunzione all'estero di non iscritti o di stranieri).

All'estero, in caso di necessità, l'autorità consolare può autorizzare che dell'equipaggio facciano parte, purchè in possesso del prescritto titolo professionale o di altro a questo corrispondente, persone non iscritte negli albi o nel registro, anche se cittadini stranieri, fino al ritorno dell'aeromobile nel primo aeroporto nazionale.

Art. 871.
(Gerarchia di bordo).

La gerarchia dei componenti dell'equipaggio è determinata dall'ordine delle categorie indicate nell'articolo 707, e, nell'ambito di ciascuna categoria, dall'ordine dei titoli professionali indicati nell'articolo 714.

TITOLO QUARTO
CONTRATTO DI LAVORO DEL PERSONALE DI VOLO

CAPO I
Della formazione del contratto

Art. 872.
(Idoneità fisica).

L'assunzione degli iscritti negli albi o nel registro del personale di volo, destinati a far parte dell'equipaggio, deve essere effettuata con l'osservanza delle norme sulle visite mediche dirette ad accertare l'idoneità degli iscritti, in rapporto al servizio cui devono essere adibiti a bordo.

Le modalità e le garanzie per le visite sono stabilite dal regolamento.

Art. 873.
(Capacità dei minori degli anni diciotto).

Il minore di anni diciotto iscritto nel registro della quarta categoria del personale di volo può, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela, prestare il proprio lavoro per i servizi complementari di bordo, stipulare i relativi contratti ed esercitare i diritti e le azioni che ne derivano.

La revoca del consenso alla iscrizione nel registro da parte di chi esercita la patria potestà o la tutela, fa cessare la capacità del minore alla stipulazione di nuovi contratti di lavoro, ma non lo priva della capacità di esercitare i diritti e le azioni che derivano da contratti precedentemente stipulati nè della capacità di prestare il proprio lavoro, fino al compimento del viaggio in corso.

Art. 874.
(Tipi e durata del contratto).

Il contratto di lavoro può essere stipulato a tempo determinato e a tempo indeterminato.

Il contratto si reputa a tempo indeterminato se la fissazione del termine non risulta giustificata dalla specialità del rapporto.

Art. 875.
(Forma del contratto).

Il contratto di lavoro a tempo determinato deve esser provato per iscritto.

Art. 876.
(Contenuto del contratto).

Il contratto di lavoro stipulato per atto scritto deve enunciare:

1) il nome e il cognome, la paternità e il domicilio del lavoratore;
2) la qualifica e le mansioni;
3) la decorrenza del contratto e, se questo è a tempo determinato, la relativa durata;
4) la durata dell'eventuale periodo di prova;
5) la misura e le modalità della retribuzione;
6) l'indicazione del contratto collettivo, quando esista;
7) la data e il luogo di conclusione del contratto.

CAPO II
Degli effetti del contratto

Art. 877.
(Servizio a bordo).

Il lavoratore non è tenuto a prestare un servizio diverso da quello per il quale è stato assunto.

Tuttavia a bordo il comandante dell'aeromobile, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio a un servizio diverso da quello per il quale sono stati assunti, purchè non sia inadeguato alla loro categoria e al loro grado. In caso di necessità per la sicurezza dell'aeromobile, i componenti dell'equipaggio possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

I componenti dell'equipaggio, che esercitano mansioni diverse da quelle per le quali sono stati assunti, hanno diritto alla maggiore retribuzione che sia connessa a tali mansioni.

Art. 878.
(Caricazione abusiva di merci).

Il comandante e gli altri componenti dell'equipaggio non possono caricare sull'aeromobile merci per proprio conto, senza il consenso scritto dell'esercente o di un suo rappresentante.

Il componente dell'equipaggio, che contravviene al divieto del comma precedente, è tenuto a pagare il prezzo del trasporto in misura doppia di quella corrente nel luogo e alla data della caricazione, per il medesimo viaggio e per merce della stessa specie di quella indebitamente caricata, senza pregiudizio del risarcimento del danno.

Art. 879.
(Indennità di volo).

Al personale di volo ed a quello che viene temporaneamente comandato a prestare servizio a bordo, oltre alla retribuzione pattuita, deve essere corrisposta un'indennità di volo nella misura stabilita dalle norme corporative e in mancanza dagli usi.

Art. 880.
(Cattura del lavoratore).

In caso di cattura avvenuta durante il servizio, il lavoratore ha diritto alla retribuzione per la durata e nella misura stabilite dalle norme corporative, e in mancanza, quando la cattura sia avvenuta senza sua colpa, per la durata di un anno.

Art. 881.
(Malattie o ferite del lavoratore).

Il lavoratore che contragga malattie o riporti lesioni ha diritto all'assistenza sanitaria a spese dell'esercente nei limiti stabiliti dalle norme corporative o in mancanza dagli usi, e alla retribuzione per la durata e nella misura stabilite dalle norme corporative stesse o in mancanza dagli usi.

Tuttavia, se il lavoratore si è intenzionalmente procurato la malattia, ovvero ha contratto la malattia o riportato la lesione per sua grave colpa mentre si trovava a terra e non per causa di servizio, l'esercente è ugualmente tenuto a provvedere all'assistenza sanitaria, ma ha diritto di ripeterne le spese.

Nel caso previsto dal comma precedente, il lavoratore non ha diritto alla retribuzione per tutto il tempo durante il quale è inabile al servizio.

Art. 882.
(Indennità per perdita degli indumenti).

In caso di perdita degli indumenti o del bagaglio in conseguenza di un sinistro della navigazione, spetta al lavoratore un'indennità nella misura stabilita dalle norme corporative e in mancanza dagli usi.

Art. 883.
(Compenso per prestazioni in caso di perdita dell'aeromobile).

Il lavoratore, che, in seguito alla perdita dell'aeromobile abbia prestata la propria opera per il ricupero di relitti a norma dell'articolo 786, ha diritto a uno speciale compenso nella misura fissata dalle norme corporative, o in mancanza stabilita sulla base dei rischi corsi, delle fatiche compiute, nonchè della retribuzione percepita.

CAPO III

Della cessazione e della risoluzione del contratto

Art. 884.

(Proroga del contratto).

Il contratto di lavoro a tempo determinato, che scade in corso di viaggio, s'intende prorogato fino a quando l'aeromobile non sia ritornato nel luogo di partenza.

L'esercente tuttavia può sbarcare il personale in uno approdo intermedio, assumendosi le spese del rimpatrio. Anche in tal caso il contratto s'intende prorogato fino al giorno d'arrivo al luogo di partenza.

Art. 885.

(Cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà di una delle parti).

Il contratto di lavoro a tempo indeterminato cessa per volontà dell'esercente o del lavoratore, purchè ne sia dato preavviso all'altro contraente nei termini stabiliti dalle norme corporative o in mancanza dagli usi.

Art. 886.

(Risoluzione di diritto del contratto).

Il contratto si risolve di diritto:

1) in caso di morte del lavoratore;

2) quando il lavoratore è cancellato dagli albi o dal registro, ovvero sospeso o interdetto dal titolo professionale o dall'esercizio della professione aeronautica;

3) in caso di revoca, da parte di chi esercita la patria potestà o la tutela, del consenso all'iscrizione del minore degli anni diciotto nel registro di cui all'articolo 710;

4) in caso di ritiro della licenza di esercizio del lavoratore prevista dal regolamento.

Art. 887.

(Presunzione di perdita dell'aeromobile).

Quando si presume che l'aeromobile sia perduto, il contratto di lavoro si considera risolto, nei confronti degli eredi presunti del lavoratore e degli altri aventi diritto, nel giorno successivo a quello al quale risalgono le ultime notizie.

Art. 888.

(Facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'esercente).

L'esercente ha facoltà, in qualunque tempo e luogo, di risolvere il contratto, salvi i diritti spettanti al lavoratore.

Tuttavia, in caso di cattura, di malattia o di ferita del lavoratore, l'esercente non può avvalersi di tale facoltà prima del decorso del periodo fissato dalle norme corporative o in mancanza dagli usi.

Art. 889.

(Cambiamento dell'esercente).

In caso di cambiamento dell'esercente, il nuovo esercente succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di lavoro, ma il lavoratore può chiedere la risoluzione del contratto.

Se l'aeromobile è in viaggio, la risoluzione può essere chiesta solo all'arrivo in un aeroporto nazionale.

Art. 890.

(Retribuzione spettante al lavoratore in caso di risoluzione del contratto).

In caso di risoluzione del contratto, la retribuzione, se stabilita a tempo, è dovuta fino al giorno della risoluzione.

CAPO IV

Dei diritti derivanti dalla cessazione e dalla risoluzione del contratto

Art. 891.

(Indennità in caso di cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà dell'esercente).

In caso di cessazione del contratto di lavoro a tempo indeterminato, per volontà dell'esercente, è dovuta al lavoratore una indennità pari al numero di giornate di retribuzione determinato dalle norme corporative o in mancanza dagli usi, per ogni anno o frazione di anno di servizio prestato.

Art. 892.

(Indennità in caso di risoluzione del contratto a tempo indeterminato).

In caso di risoluzione del contratto di lavoro a tempo indeterminato, è dovuta al lavoratore un'indennità nella misura stabilita dall'articolo precedente, salvo che la risoluzione avvenga per fatto imputabile al lavoratore stesso.

Art. 893.

(Indennità nel caso di perdita presunta dell'aeromobile).

Se il contratto di lavoro è considerato risolto ai sensi dell'articolo 887, è dovuta una indennità nella misura stabilita dalle norme corporative o, in mancanza, pari a due mensilità della retribuzione.

L'indennità è attribuita alle persone indicate dal primo comma dell'articolo 908, e, in mancanza di queste, alla cassa nazionale di previdenza per la gente dell'aria.

Art. 894.

(Indennità in caso di risoluzione del contratto).

Se l'esercente si avvale della facoltà di risoluzione del contratto a tempo indeterminato senza preavviso, ai sensi dell'articolo 888, è dovuta al lavoratore, oltre l'indennità prevista dall'articolo 892, un'altra indennità pari a tante giornate di retribuzione, quanti avrebbero dovuto essere i giorni di preavviso.

Nel caso previsto dal comma precedente, se il preavviso è dato in misura inferiore a quella determinata ai sensi dell'articolo 885, è dovuta un'indennità pari a tante giornate di retribuzione quanti sono i giorni di preavviso mancanti.

L'indennità non è dovuta se la risoluzione del contratto avviene per colpa del lavoratore.

Art. 895.

(Determinazione dell'indennità).

Quando, a norma delle disposizioni di questo codice, una indennità è commisurata alla retribuzione stabilita nel contratto di lavoro, s'intendono comprese nella retribuzione lo stipendio o la paga base e le altre indennità di carattere fisso e continuativo, a tal fine indicate dalle norme corporative.

CAPO V
Del rimpatrio

Art. 896.
(Obbligo del rimpatrio).

Quando il contratto di lavoro cessa o si risolve in luogo diverso da quello di assunzione, l'esercente è tenuto a provvedere al rimpatrio del lavoratore.

Se la risoluzione del contratto è avvenuta per colpa del lavoratore, ovvero per malattia o per lesioni, nei casi previsti dal secondo comma dell'articolo 881, l'esercente ha diritto ad essere rimborsato dal lavoratore delle spese sostenute per il suo rimpatrio.

Qualora l'esercente non provveda, il rimpatrio è eseguito a cura e spese dell'autorità aeronautica o dell'autorità consolare. L'autorità aeronautica emette ingiunzione a carico dell'esercente per il rimborso delle spese sostenute dallo Stato.

Art. 897.
(Contenuto dell'obbligo di rimpatrio).

L'obbligo di provvedere al rimpatrio del lavoratore comprende le spese necessarie per il viaggio, l'alloggio e il mantenimento, fino all'arrivo a destinazione, nonchè durante l'eventuale ricovero in stazione sanitaria.

Fuori dei casi previsti dal secondo comma dell'articolo precedente, l'esercente è tenuto a corrispondere al lavoratore, durante il rimpatrio, una indennità giornaliera pari alla retribuzione determinata ai sensi dell'articolo 895.

In caso di perdita dell'aeromobile, l'esercente è altresì tenuto a fornire ai componenti dell'equipaggio gli indumenti necessarii.

Art. 898.
(Rimpatrio del lavoratore ammalato o ferito).

Se il lavoratore è sbarcato per malattia o lesioni, il comandante deve depositare presso l'autorità aeronautica o quella consolare la somma necessaria per la cura e il rimpatrio, nonchè l'indennità spettante al lavoratore ai sensi del secondo comma dell'articolo precedente.

All'estero, dove non sia autorità consolare, il comandante deve provvedere al ricovero del lavoratore in un ospedale o in altro luogo in cui possa essere curato, depositando presso l'ente o la persona incaricata della cura le somme indicate nel comma precedente.

Se il rimpatrio deve avvenire prima che il lavoratore sia completamente guarito, vi si provvede seguendo le prescrizioni del medico che ha avuto in cura il lavoratore medesimo; quando il viaggio deve compiersi per aria o per mare, esso è effettuato, qualora le prescrizioni mediche lo esigano, su aeromobile o su nave provvisti del servizio sanitario.

Art. 899.
(Luogo di rimpatrio).

Il rimpatrio del lavoratore si compie con il suo ritorno nel luogo di assunzione.

Tuttavia, se il lavoratore ne fa richiesta e non vi è aumento di spesa, il rimpatrio deve essere effettuato provvedendo al ritorno del lavoratore stesso in altra località da lui indicata.

Art. 900.
(Rimpatrio a mezzo di imbarco su altro aeromobile).

L'obbligo di provvedere al rimpatrio del lavoratore può essere soddisfatto, procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione retribuita su altro aeromobile, che si rechi nel luogo di rimpatrio o in località vicina. In quest'ultimo caso sono a carico dell'esercente le spese per la prosecuzione del viaggio fino al luogo di rimpatrio.

Se la retribuzione, percepita dal lavoratore a bordo dell'aeromobile sul quale è imbarcato, è inferiore alla indennità spettantegli ai sensi del secondo comma dell'articolo 897, l'esercente è tenuto a corrispondergli la differenza.

Art. 901.
(Rimpatrio di stranieri assunti su aeromobili italiani).

Le disposizioni di questo capo si applicano agli stranieri assunti su aeromobili nazionali, purchè gli Stati di cui essi hanno la cittadinanza assicurino eguale trattamento ai cittadini italiani.

CAPO VI
Disposizioni varie

Art. 902.
(Cedibilità, sequestrabilità e pignorabilità dei crediti del lavoratore verso l'esercente).

Le retribuzioni del lavoratore possono essere cedute, sequestrate o pignorate fino ad un quinto del loro ammontare ed esclusivamente per alimenti dovuti per legge o per debiti certi liquidi ed esigibili verso l'esercente, dipendenti dal servizio.

Le somme dovute dall'esercente per il rimpatrio del lavoratore, o per spese di cura, non possono essere cedute, sequestrate, nè pignorate, neppure entro il limite stabilito dal comma precedente.

Art. 903.
(Impignorabilità e insequestrabilità di indumenti e strumenti).

Oltre le cose che, a norma del codice di procedura civile e delle leggi speciali, non sono soggette a sequestro nè a pignoramento, non possono essere sequestrati nè pignorati per alcun titolo:

1) gli indumenti del personale di volo necessarii per i servizi di bordo;

2) gli strumenti e gli altri oggetti appartenenti al personale di volo, destinati all'esercizio della professione.

Art. 904.
(Esercizio dei diritti spettanti agli eredi e agli aventi diritto in caso di perdita presunta dell'aeromobile).

I diritti spettanti agli eredi del lavoratore e agli altri aventi diritto, nel caso in cui l'aeromobile si presume perito, possono essere fatti valere soltanto dopo la cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione.

Art. 905.
(Effetti della chiamata o del richiamo alle armi).

Gli effetti della chiamata o del richiamo alle armi del lavoratore sul contratto di lavoro, e il trattamento spettante in questi casi al lavoratore sono determinati da leggi speciali, dalle norme corporative, o in mancanza dagli usi.

Art. 906.
(Preferenza nelle assunzioni).

Il personale di volo, che sia riconosciuto non più idoneo al servizio di volo, anche a causa di malattia, ha diritto di essere preferito, entro i limiti delle sue attitudini, nelle assunzioni di personale non navigante.

Art. 907.
(Obbligo dell'assicurazione).

L'esercente ha l'obbligo di assicurare contro i rischi di volo, secondo le modalità e nei limiti stabiliti dalle norme corporative o in mancanza dagli usi, il personale navigante abitualmente od occasionalmente addetto al servizio di volo.

L'assicurazione esonera il datore di lavoro dalla responsabilità per infortuni di volo del personale nei casi previsti dalla legge sull'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro.

Per i rischi diversi da quelli di volo si applicano le disposizioni delle leggi speciali.

Art. 908.
(Diritti del beneficiario).

Il coniuge e i figli dell'assicurato sono beneficiari di diritto dell'assicurazione, di cui all'articolo precedente, nel caso di morte dell'assicurato.

Tuttavia, all'atto della stipulazione della polizza o successivamente, l'assicurato può designare un beneficiario per un terzo della somma assicurata, se ha figli o coniuge e figli, e per una metà, se ha soltanto il coniuge.

In caso di successivo matrimonio ovvero di sopravvenienza di figli, i diritti del beneficiario designato in polizza si riducono alle quote indicate nel precedente comma.

La ripartizione fra il coniuge e i figli della indennità di assicurazione loro riservata è fatta in parti uguali.

Art. 909.
(Prescrizione).

Le azioni derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo si prescrivono col decorso di due anni dal giorno dello sbarco nel luogo di assunzione, successivamente alla cessazione o alla risoluzione del contratto.

La prescrizione delle azioni spettanti agli eredi del lavoratore ed agli altri aventi diritto, in caso di perdita presunta dell'aeromobile, decorre dalla data di cancellazione dell'aeromobile dal registro d'iscrizione.

Art. 910.
(Derogabilità delle norme).

Le disposizioni degli articoli 872 a 877; 881 secondo comma, 889; 896 a 904; 907, 908, non possono essere derogate nè dalle norme corporative nè dai contratti individuali di lavoro.

Le disposizioni degli articoli 880, 881, terzo comma; 883 a 888; 890 a 895; 906 possono essere derogate dalle norme corporative; non possono essere derogate dai contratti individuali di lavoro se non a favore del lavoratore.

LIBRO TERZO

DELLE OBBLIGAZIONI RELATIVE ALL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE AEREA

TITOLO PRIMO

DEI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELL'AEROMOBILE

CAPO I

Della locazione e del noleggio

Art. 911.
(Forma del contratto. Rinvio).

Alla locazione e al noleggio di aeromobile si applicano rispettivamente le norme degli articoli 353 a 360; 361 a 372; ma i contratti devono in ogni caso essere provati per iscritto.

CAPO II

Del trasporto

SEZIONE I. — *Del trasporto di persone e di bagagli*

Art. 912.
(Forma del contratto).

Il contratto di trasporto di persone deve esser provato per iscritto. Tuttavia il biglietto di passaggio rilasciato dal vettore fa prova della conclusione del contratto per il viaggio indicato nel biglietto stesso.

Art. 913.
(Assicurazione dei passeggeri contro i danni di volo).

L'esercente di linee aeree regolari deve assicurare ciascun passeggero contro gli infortuni di volo per la somma di centosessantamila lire.

Ove non adempia a tale obbligo, l'esercente è tenuto per le indennità e per le somme che sarebbero dovute dall'assicuratore, nei limiti previsti dalle disposizioni sull'assicurazione obbligatoria dei passeggeri.

Art. 914.
(Responsabilità del vettore nel trasporto di persone).

Il vettore risponde del danno per il ritardo e per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto, nonchè per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dall'inizio delle operazioni di imbarco al compimento di quelle di sbarco, a meno che provi che egli e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno.

Art. 915.
(Limite del risarcimento nel trasporto di persone).

Il risarcimento dovuto dal vettore in caso di responsabilità non determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti non può, per ciascuna persona, essere superiore a centosessantamila lire.

Nello stesso caso, se il vettore ha adempiuto all'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 913, il risarcimento da lui dovuto per sinistri alla persona del passeggero non può superare la differenza tra la predetta somma e quella spettante al danneggiato in base al contratto di assicurazione.

Art. 916.
(Responsabilità e limiti del risarcimento nel trasporto di bagagli non consegnati).

Il vettore risponde della perdita e delle avarie dei bagagli non consegnatigli e degli oggetti in genere che il viaggiatore conserva presso di sè, dall'inizio delle operazioni d'imbarco al compimento di quelle di sbarco, quando il passeggero provi che la perdita o le avarie sono state determinate da causa imputabile al vettore.

Tuttavia il risarcimento dovuto dal vettore, in caso di responsabilità non determinata dal dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti, non può essere superiore alla cifra complessiva di seimila lire per ciascun passeggero.

Art. 917.
(Responsabilità e limiti del risarcimento nel trasporto di bagagli consegnati).

La responsabilità del vettore per il trasporto di bagagli a lui consegnati e il limite del relativo risarcimento sono regolati dalle norme sulla responsabilità e sul limite del risarcimento per il trasporto di merci.

Art. 918.
(Perdita e avarie dei bagagli).

La perdita e le avarie subite dai bagagli consegnati al vettore durante il trasporto devono esser fatte constare con riserva scritta entro tre giorni, e i danni da ritardo entro quattordici giorni dalla riconsegna.

In mancanza di tali riserve si applica il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 926.

Art. 919.
(Trasporto gratuito).

Le norme degli articoli precedenti si applicano anche ai contratti di trasporto gratuito.

Art. 920.
(Derogabilità delle norme sulla responsabilità).

Le disposizioni sulla responsabilità del vettore e sul limite del risarcimento nel trasporto di persone non sono derogabili a favore del vettore.

Le disposizioni sulla responsabilità del vettore e sul limite del risarcimento nel trasporto di bagagli sono derogabili a favore del vettore soltanto nei trasporti nazionali.

Art. 921.
(Rinvio).

Al trasporto aereo di persone e di bagagli si applicano, per quanto non è disposto da questa sezione, le norme degli articoli 373 a 395.

SEZIONE II. — *Del trasporto di cose.*

Art. 922.
(Forma del contratto).

Il contratto di trasporto di cose deve esser provato per iscritto.

Art. 923.
(Responsabilità del vettore).

Il vettore è responsabile della perdita e delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna al destinatario, nonchè dei danni per il ritardo, a meno che provi che egli e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili secondo la normale diligenza per evitare la perdita, le avarie o il ritardo.

Il vettore non è responsabile anche quando provi che la perdita, l'avaria o il ritardo sono stati determinati da colpa lieve di pilotaggio, di condotta o di navigazione; ovvero quando provi che la perdita, l'avaria o il ritardo sono stati determinati da qualsiasi causa nel corso di un trasporto per terra o per acqua, effettuato fuori degli aerodromi nell'esecuzione del contratto di trasporto aereo, per il carico, il trasbordo o lo scarico delle merci, salva l'applicazione delle disposizioni che regolano la responsabilità nel trasporto per terra o per acqua.

Art. 924.
(Limite del risarcimento).

Il risarcimento dovuto dal vettore in caso di responsabilità non determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti non può essere superiore a lire trecento per chilogramma di merce caricata, o alla maggior cifra corrispondente al valore effettivo delle cose trasportate, dichiarato dal mittente anteriormente alla caricazione.

Il valore dichiarato dal mittente si presume come valore effettivo delle cose trasportate, fino a prova contraria.

Art. 925.
(Derogabilità delle norme sulla responsabilità).

Le disposizioni sulla responsabilità nel trasporto di cose sono derogabili a favore del vettore solo nei trasporti nazionali.

Art. 926.
(Perdita e avarie delle cose trasportate).

La perdita e le avarie subite dalle cose durante il trasporto devono essere fatte constare, da chi ha diritto alla riconsegna, con riserva scritta o con annotazione sul documento del trasporto entro sette giorni dalla riconsegna.

I danni derivati da ritardo devono essere fatti constare, con riserva o annotazione analoga, entro quat-

tordici giorni dal momento in cui le cose sono state messe a disposizione di chi ha diritto alla riconsegna.

In mancanza di tali riserve o annotazioni, le cose si presumono riconsegnate dal vettore in tempo debito e in conformità delle indicazioni enunciate nel documento di trasporto, e l'interessato decade da ogni azione, eccettuate quelle per frode.

Art. 927.
(Rinvio).

Al trasporto aereo di cose si applicano, per quanto non è disposto da questa sezione, le norme degli articoli 403 a 416; 428 a 434.

Sezione III. — *Della lettera di trasporto aereo*

Art. 928.
(Documento del trasporto).

Nel trasporto di cose il mittente può chiedere al vettore che siano emesse una lettera di trasporto aereo o tante lettere quanti sono i colli da trasportare.

Art. 929.
(Redazione della lettera di trasporto).

Il mittente redige in triplice copia il formulario della lettera di trasporto, con le indicazioni di cui alle lettere *b, c, d, h, i, l,* dell'articolo 930.

Prese in consegna le merci, il vettore è tenuto a completare la lettera di trasporto con tutte le rimanenti indicazioni previste dall'articolo predetto.

Il mittente è responsabile verso il vettore dei danni derivanti da omissioni o inesattezze nelle indicazioni di cui al primo comma.

Art. 930.
(Indicazioni della lettera di trasporto).

La lettera di trasporto deve essere datata e sottoscritta da chi la rilascia e deve enunciare:

a) il nome, il cognome, e il domicilio del vettore;

b) il nome, il cognome, e il domicilio del mittente;

c) il luogo di destinazione e, quando la lettera è nominativa, il nome, il cognome e il domicilio del destinatario;

d) la qualità, il peso e il volume delle cose da trasportare, nonchè il numero dei colli e le marche che li contrassegnano;

e) lo stato apparente delle merci ovvero degli imballaggi;

f) il luogo e la data di caricazione;

g) il prezzo del trasporto, nonchè la data e il luogo del pagamento e la persona che deve eseguirlo;

h) il prezzo delle cose e l'ammontare delle spese, se il trasporto è fatto contro assegno;

i) l'eventuale valore dichiarato;

l) i documenti consegnati al vettore in accompagnamento della lettera;

m) la durata del trasporto e l'indicazione sommaria della via da seguire, se sono state convenute.

Art. 931.
(Data di caricazione).

Se nella lettera di trasporto non è indicata la data di caricazione, per tale si presume, fino a prova contraria, la data di emissione.

Art. 932.
(Efficacia probatoria della lettera di trasporto).

Le indicazioni della lettera di trasporto relative al peso, alle dimensioni ed agli imballaggi delle cose trasportate, nonchè al numero dei colli, fanno fede fino a prova contraria; quelle relative alle quantità, al volume ed allo stato delle cose non fanno prova contro il vettore a meno che siano state verificate da lui alla presenza del mittente e la verifica consti dalla lettera di trasporto, ovvero si tratti di indicazioni relative allo stato apparente delle cose trasportate.

Art. 933.
(Originali della lettera di trasporto).

La lettera di trasporto è emessa in tre originali. Il primo originale porta l'indicazione « per il vettore », è firmato dal mittente e deve essere consegnato al vettore; il secondo porta l'indicazione « per il destinatario », è firmato dal mittente e dal vettore ed accompagna le cose trasportate; il terzo è firmato dal vettore e da questo consegnato al mittente dopo la presa in consegna delle cose da trasportare.

L'originale rilasciato al mittente attribuisce al possessore, legittimato a norma dell'articolo 936, il diritto alla consegna delle merci che vi sono specificate, il possesso delle medesime e il diritto di disporne mediante disposizione del titolo.

Art. 934.
(Forma e trasferimento dell'originale della lettera di trasporto rilasciato al mittente).

L'originale della lettera di trasporto rilasciato al mittente può essere al portatore, all'ordine o nominativo.

Il trasferimento di questo originale si opera nei modi e con gli effetti previsti dal codice civile per i titoli di credito al portatore, all'ordine o nominativi.

Tuttavia per l'emissione e il trasferimento della lettera di trasporto nominativa non è richiesta l'annotazione nel registro dell'emittente, previsto dagli articoli 857 e seguenti del libro delle obbligazioni.

Art. 935.
(Duplicati della lettera di trasporto).

Dell'originale della lettera di trasporto rilasciata al mittente, possono essere, su richiesta di chi ha il diritto di disporre del titolo, emessi duplicati.

I duplicati non attribuiscono i diritti indicati nel secondo comma dell'articolo 933.

I duplicati non sono trasferibili, devono recare esplicita menzione della non trasferibilità, ed essere contraddistinti ciascuno dal numero d'ordine di rilascio.

Art. 936.
(Legittimazione del possessore della lettera di trasporto).

Il possessore dell'originale trasferibile della lettera di trasporto è legittimato all'esercizio del diritto menzionato nel titolo in base alla presentazione del titolo stesso o a una serie continua di girate, ovvero per effetto dell'intestazione a suo favore, a seconda che il titolo sia al portatore, all'ordine o nominativo.

TITOLO SECONDO

DELLA RESPONSABILITÀ PER DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE E PER DANNI DA URTO

CAPO I

Della responsabilità per danni a terzi sulla superficie

Art. 937.
(*Responsabilità dell'esercente per danni a terzi sulla superficie*).

L'esercente risponde dei danni provenienti dall'aeromobile a persone ed a beni sulla superficie, anche per causa di forza maggiore, dall'inizio delle manovre d'involo al termine di quelle di approdo.

Tuttavia la responsabilità è esclusa: *a*) quando l'esercente provi che i danni sono stati volontariamente prodotti, senza connessione con l'esercizio dell'aeromobile, da persone estranee all'equipaggio, che si trovavano a bordo, e che egli medesimo e i suoi dipendenti e preposti non hanno potuto impedirli; *b*) quando l'esercente provi che i danni sono stati causati da colpa del danneggiato.

Art. 938.
(*Concorso di colpa del danneggiato*).

Se il fatto del danneggiato ha concorso a cagionare il danno, l'ammontare del risarcimento è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle sue conseguenze.

Il risarcimento non è dovuto per i danni che il danneggiato avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza.

Art. 939.
(*Limite del risarcimento complessivo*).

Il risarcimento complessivo, dovuto dall'esercente ai sensi dell'articolo 937, è limitato per ogni accidente ad una somma di lire trecento per chilogramma del peso dell'aeromobile con il carico totale massimo, secondo le indicazioni del certificato di navigabilità o di collaudo.

Quando la somma fissata in base al peso dell'aeromobile è inferiore a settecentocinquantamila lire ovvero superiore a due milioni e cinquecentomila lire, l'esercente risponde fino a concorrenza di tali somme. Se il danno proviene da un aeromobile da turismo o da aliante, il limite minimo è ridotto a trencentomila lire.

Art. 940.
(*Concorso dei creditori*).

I creditori per danni derivati da sinistri alle persone concorrono, entro il limite massimo di duecentocinquantamila lire per ogni persona, sui due terzi della somma alla quale è limitato il risarcimento complessivo dovuto dall'esercente; i creditori per danni alle cose concorrono sul terzo rimanente.

Tuttavia, se l'ammontare dei crediti per danni alle cose è inferiore a detto terzo, sul residuo di tale somma concorrono i creditori per sinistri alle persone entro il limite individuale massimo indicato. Parimenti, se l'ammontare dei crediti per sinistri alle persone è inferiore ai due terzi, sul residuo di tale somma concorrono i creditori per danni alle cose.

Art. 941.
(*Riduzione proporzionale dei crediti*).

Quando l'ammontare complessivo del risarcimento dovuto ai terzi, che hanno sofferto danni nello stesso accidente, supera i limiti previsti dall'articolo 939, la somma spettante a ciascuno è ridotta proporzionalmente fino a concorrenza complessiva dei limiti stessi.

Art. 942.
(*Ordine nel concorso*).

Nel concorso sulla somma limite, i crediti dei terzi danneggiati, che abbiano notificato i loro reclami all'esercente o comunque fatto valere i loro diritti entro sei mesi dal giorno dell'accidente, sono preferiti ai crediti dei terzi danneggiati, che abbiano notificato i loro reclami o fatto valere i loro diritti successivamente a tale termine.

Art. 943.
(*Esclusione della limitazione del risarcimento*).

La limitazione del risarcimento prevista dall'articolo 939 non ha luogo:

a) quando il danneggiato provi il dolo o la colpa grave dell'esercente;

b) quando, avendo il danneggiato provato il dolo o la colpa grave dei dipendenti e preposti, l'esercente non provi che il danno deriva da errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione, ovvero che egli aveva preso le misure necessarie per evitare il danno;

c) quando l'esercente non ha contratta o mantenuta in vigore l'assicurazione disposta dall'articolo 772, ovvero quando l'assicurazione non copre la responsabilità dell'esercente nelle condizioni e nei limiti previsti dagli articoli precedenti.

Art. 944.
(*Inapplicabilità delle norme precedenti*).

Le disposizioni che precedono non sono applicabili quando tra l'esercente e il danneggiato la responsabilità è regolata da un contratto di trasporto o di lavoro.

Art. 945.
(*Prescrizione*).

Le azioni di responsabilità per danni a terzi sulla superficie si prescrivono col decorso di un anno dal giorno in cui il danno si è prodotto.

Tuttavia, se il danneggiato provi di essersi trovato nell'impossibilità di aver notizia del danno o di identificarne il responsabile, il termine decorre dal giorno di tale notizia o dell'identificazione. Ma in ogni caso l'azione si prescrive col decorso di tre anni dal giorno in cui il danno si è prodotto.

CAPO II
Della responsabilità per danni da urto

Art. 946.
(Danni da urto, per spostamento di aria od altra causa analoga).

In caso di urto fra aeromobili in volo o fra un aeromobile in volo e una nave in movimento si applicano gli articoli 460 a 465. Le stesse norme si applicano quando i danni sono cagionati da spostamento di aria od altra causa analoga, anche se tra gli aeromobili in volo o tra l'aeromobile in volo e la nave in movimento non vi è stata collisione materiale.

Ai fini del comma precedente, l'aeromobile si considera in volo dall'inizio delle manovre d'involo al termine di quelle di approdo.

Art. 947.
(Limite del risarcimento).

Il risarcimento complessivo dovuto dall'esercente è limitato per ogni accidente ad una somma di lire trecento per chilogramma del peso dell'aeromobile con il carico totale massimo, secondo le indicazioni del certificato di navigabilità o di collaudo.

Quando la somma fissata in base al peso dell'aeromobile è inferiore a settecentocinquantamila lire o superiore a due milioni cinquecentomila lire, l'esercente risponde fino a concorrenza di tali somme. Se trattasi di aeromobile da turismo o di aliante, il limite minimo è ridotto a trecentomila lire.

Art. 948.
(Concorso dei creditori).

Al concorso dei creditori sulla somma limite si applicano gli articoli 940 a 942; tuttavia il risarcimento per danni alle persone non può superare la somma di centosessantamila lire per ciascuna persona.

Art. 949.
(Esclusione della limitazione).

Per quanto concerne le cause di esclusione della limitazione, si applica il disposto dell'articolo 943, lett. *a* e *b*.

Art. 950.
(Danni a terzi sulla superficie in seguito ad urto).

Nei casi previsti dall'articolo 946, quando siano danneggiati terzi sulla superficie, anche per causa di forza maggiore, gli esercenti degli aeromobili rispondono solidalmente.

Nei rapporti fra gli esercenti il risarcimento dovuto si ripartisce secondo la gravità delle colpe rispettivamente commesse dagli esercenti stessi o dai loro dipendenti e preposti, e secondo l'entità delle conseguense di tali colpe; ovvero si ripartisce in parti uguali se il danno è prodotto da forza maggiore o se, date le circostanze, non è possibile accertare l'esistenza di colpa ovvero la gravità delle colpe rispettive e l'entità delle relative conseguenze.

Art. 951.
(Decadenza e prescrizione dell'azione di regresso).

L'esercente decade dall'azione di regresso verso gli altri obbligati se non notifica a costoro entro tre mesi il reclamo ricevuto dal terzo danneggiato.

L'azione medesima si prescrive con il decorso di un anno dal giorno del pagamento del risarcimento al terzo danneggiato.

Art. 952.
(Limitazione del debito nei rapporti fra gli esercenti).

I limiti previsti dall'articolo 947 si applicano anche nei rapporti fra gli esercenti solidalmente obbligati ai sensi degli articoli 462 e 950.

TITOLO TERZO
DELL'ASSISTENZA E SALVATAGGIO E DEL RITROVAMENTO DI RELITTI

CAPO I
Dell'assistenza e del salvataggio

Art. 953.
(Obbligo di assistenza a navi o aeromobili in pericolo).

L'assistenza a nave o ad aeromobile in mare, che siano in pericolo di perdersi, ovvero ad aeromobile caduto o atterrato in regioni desertiche, è obbligatoria, in quanto possibile senza grave rischio dell'aeromobile soccorritore, del suo equipaggio e dei suoi passeggeri, oltre che nel caso previsto dagli articoli 463 e 946, quando a bordo della nave o dell'aeromobile siano in pericolo persone.

Il comandante di aeromobile in corso di viaggio o pronto a partire, che abbia notizia del pericolo corso da una nave o da un aeromobile, è tenuto ad accorrere per prestare assistenza quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condizioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

Art. 954.
(Obbligo di salvataggio e di assistenza a persone in pericolo).

Quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare o di riprendere il volo, il comandante dell'aeromobile soccorritore è tenuto, nelle circostanze e nei limiti indicati dall'articolo precedente, a tentare il salvataggio delle persone.

E' del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare o, quando ciò non sia possibile, di prestare assistenza, a persone che siano in mare in pericolo di perdersi.

Art. 955.
(Indennità e compenso di assistenza a navi o aeromobili).

L'assistenza a nave o ad eromobile, che non sia prestata contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, dà diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonchè, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso.

Il compenso è stabilito in ragione del successo ottenuto, dei rischi corsi dall'aeromobile soccorritore,

degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, delle spese generali dell'impresa se l'aeromobile è adibito allo scopo di prestare soccorso; nonchè del pericolo in cui versavano i beni assistiti e del valore dei medesimi.

La determinazione del compenso fatta per accordo o mediante arbitrato non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'associazione sindacale che li rappresenta.

Art. 956.

(Indennità e compenso per salvataggio di cose).

Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole dei proprietari delle cose medesime o del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo, dà diritto, nei limiti stabiliti dall'articolo precedente, al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese, nonchè, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso determinato a norma del predetto articolo.

Art. 957.

(Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di persone).

L'assistenza e il salvataggio di persone danno diritto al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate dall'aeromobile soccorritore, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione, ovvero dalla responsabilità del vettore per mancato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 913.

Ove abbiano conseguito un utile risultato, l'assistenza e il salvataggio di persone danno altresì diritto a un compenso, in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonchè del pericolo in cui versavano le persone assistite o salvate, nei casi indicati nel comma precedente, entro i limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o dalla responsabilità del vettore, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso delle spese; ovvero altrimenti, quando il soccorso a persone sia stato effettuato in occasione di operazioni di assistenza a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, nei limiti di una parte equitativamente determinata del compenso relativo a queste ultime operazioni.

Art. 958.

(Concorso di operazioni e concorso di soccorritori).

Quando da uno stesso aeromobile vengano contemporaneamente effettuati assistenza a nave o aeromobile e assistenza a persone, ovvero salvataggio di cose e salvataggio di persone, ovvero assistenza a nave o aeromobile o a persone e salvataggio di cose o di persone, l'ammontare dei danni e delle spese viene equitativamente ripartito tra le diverse operazioni compiute.

Quando ad una stessa operazione di assistenza o di salvataggio abbiano partecipato più aeromobili, al concorso dei soccorritori si applicano le disposizioni dell'articolo 942.

Art. 959.

(Ripartizione del compenso).

Il compenso di assistenza o di salvataggio spetta, quando l'aeromobile non sia impiegato ed equipaggiato allo scopo di prestare soccorso, per un terzo all'esercente e per due terzi ai componenti dell'equipaggio, tra i quali la somma è ripartita in ragione della retribuzione di ciascuno di essi, tenuto conto altresì dell'opera da ciascuno prestata.

La quota del compenso da ripartire tra i componenti dell'equipaggio non può essere convenzionalmente fissata in misura inferiore alla metà dell'intero ammontare del compenso stesso.

Art. 960.

(Incidenza della spesa per le indennità e il compenso).

La spesa per le indennità e per il compenso dovuti all'aeromobile in caso di assistenza prestata a nave o ad aeromobile viene ripartita fra gli interessati alla spedizione assistita a norma degli articoli 447 e seguenti, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto.

Art. 961.

(Aeromobili dello stesso proprietario o esercente).

Le disposizioni che precedono si applicano, per quanto è possibile, anche se l'aeromobile soccorritore e l'aeromobile assistito appartengono allo stesso proprietario o sono impiegati dallo stesso esercente.

Art. 962.

(Azione dell'equipaggio).

Qualora l'armatore non sia legittimato o trascuri di agire per il conseguimento del compenso di assistenza o di salvataggio, i componenti dell'equipaggio hanno azione per la parte ad essi spettante del compenso stesso.

Art. 963.

(Prescrizione).

Le azioni per il conseguimento delle indennità e del compenso di assistenza o di salvataggio si prescrivono col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

CAPO II

Del ritrovamento di relitti

Art. 964.

(Diritti ed obblighi del ritrovatore).

Chi trova fortuitamente relitti di aeromobile fuori delle località indicate nell'articolo 487, deve, entro tre giorni dal ritrovamento, farne denuncia all'autorità aeronautica del luogo o in mancanza al podestà del comune, e, quando ciò sia possibile, consegnare le cose ritrovate al proprietario, o se questi gli sia ignoto e il valore dei relitti superi le lire cinquanta, alle autorità predette.

Il ritrovatore che adempie agli obblighi della denuncia e della consegna, ha diritto al rimborso delle

spese e ad un premio pari alla decima parte del valore delle cose ritrovate, fino alle diecimila lire di valore, e alla ventesima parte per il sovrappiù.

Art. 965.
(Custodia e devoluzione delle cose ritrovate).

L'autorità aeronautica che riceve in consegna le cose ritrovate, provvede alla custodia di queste.

Quando il proprietario non curi di ritirare le cose ritrovate entro il termine prefissogli dall'autorità, o non si presenti entro sei mesi dall'avviso pubblicato, nel caso in cui il proprietario sia ignoto, dall'autorità medesima a norma del regolamento, i relitti sono devoluti allo Stato, salvo il diritto del ritrovatore all'indennità e al compenso stabiliti dall'articolo precedente.

Art. 966.
(Prescrizione).

Le azioni per il rimborso delle spese e per il conseguimento del premio si prescrivono col decorso di due anni dal giorno del ritrovamento.

TITOLO QUARTO
DELLE ASSICURAZIONI

CAPO I
Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri

Art. 967.
(Assicurazione in abbonamento).

L'assicurazione stipulata dal vettore in abbonamento, in adempimento dell'obbligo previsto dall'articolo 913, si applica a tutti i passeggeri trasportati dagli aeromobili in servizio sulle linee dal vettore medesimo esercitate.

Il vettore deve trasmettere mensilmente all'assicuratore la distinta numerica dei passeggeri trasportati, allegando a questa, per ogni viaggio compiuto nel mese, copia dell'elenco dei passeggeri previsto dall'articolo 746 lettera *e*.

Art. 968.
(Rischio).

L'assicuratore risponde della morte e della invalidità del passeggero, derivati da lesioni prodottesi, in occasione del volo, per causa violenta ed esterna, purchè il sinistro non dipenda, in tutto o in parte, da dolo del passeggero.

Il rischio decorre dal momento nel quale il passeggero sale sui mezzi di trasporto terrestre o per acqua a servizio del vettore per raggiungere l'aeroporto di partenza o per imbarcarsi sull'aeromobile, a quello nel quale, con i detti mezzi, il passeggero, dopo lo sbarco, giunge al luogo di destinazione.

Art. 969.
(Indennità di assicurazione).

L'assicurazione deve essere stipulata a favore del passeggero sino a concorrenza di centosessantamila lire.

Per il conseguimento delle indennità, il vettore può agire contro l'assicuratore per conto del danneggiato.

Art. 970.
(Indennità e compensi di assistenza).

Oltre il limite stabilito dall'articolo precedente, l'assicuratore risponde delle indennità e dei compensi dovuti per assistenza o salvataggio del passeggero fino a concorrenza di sessantamila lire. Tuttavia la somma delle indennità e dei compensi complessivamente dovuti dall'assicuratore per uno stesso aeromobile, in occasione di un medesimo sinistro, non può superare le seicentomila lire.

L'assicuratore risponde altresì delle indennità dovute per atti di assistenza o salvataggio, che non abbiano avuto un utile risultato, sino ad un massimo complessivo di sessantamila lire per uno stesso sinistro e per un medesimo aeromobile.

Art. 971.
(Rivalsa dell'assicuratore contro il vettore).

L'assicuratore ha azione di rivalsa contro il vettore per l'indennità pagata al passeggero quando il danno è derivato da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

CAPO II
Delle assicurazioni di cose

Art. 972.
(Assicurazione dell'aeromobile, delle merci e del nolo).

L'assicurazione dell'aeromobile copre l'aeromobile e le sue pertinenze e parti separabili.

L'assicurazione delle merci copre il prezzo di queste nel luogo e al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto sperato, nonchè delle spese fino a bordo, del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione.

L'assicurazione del nolo da guadagnare, si presume fino a prova contraria contratta per l'intero ammontare del corrispettivo fissato nel contratto di utilizzazione dell'aeromobile.

Art. 973.
(Sosta dell'aeromobile in aviorimessa).

L'assicuratore dell'aeromobile, durante la sosta di questo in aviorimessa o in altro luogo chiuso, risponde soltanto del rischio dell'incendio.

Art. 974.
(Guasti agli strumenti di bordo ed al gruppo motopropulsore).

L'assicuratore dell'aeromobile non risponde dei danni agli strumenti di bordo non derivati da sinistro di volo.

L'assicuratore non risponde altresì dei danni al motore, al radiatore, ai serbatoi della benzina e dell'olio, alle eliche, nonchè a tutte le altre parti necessarie al funzionamento ed alla protezione del motore stesso, che si siano prodotti senza l'intervento di cause esterne perturbatrici del normale funzionamento dell'aeromobile.

Tuttavia l'assicuratore risponde dei danni dipendenti da sinistro causato da uno dei guasti suddetti.

Art. 975.
(*Durata dell'assicurazione dell'aeromobile a viaggio*).

L'assicurazione dell'aeromobile, stipulata a viaggio, ha effetto dall'inizio delle manovre d'involo al termine di quelle di approdo nel luogo di destinazione.

L'assicurazione resta sospesa se il viaggio è temporaneamente interrotto, salvo che l'interruzione sia prevista dalla polizza, ovvero dipenda da sinistro a carico dell'assicuratore o da condizioni atmosferiche che non consentano una sicura navigazione.

L'assicurazione stipulata a viaggio cominciato prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, in mancanza, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Art. 976.
(*Durata dell'assicurazione delle merci*).

L'assicurazione delle merci ha effetto dal momento in cui le merci sono prese in consegna dal vettore fino al momento della riconsegna delle stesse al destinatario nei magazzini del vettore, ma comunque non oltre quarantotto ore dopo il loro arrivo in detti magazzini.

Se l'aeromobile, sul quale le merci sono caricate, non può continuare il viaggio e le merci medesime vengono inoltrate a destinazione con mezzi di trasporto terrestri o per acqua, l'assicurazione copre anche i rischi di tale trasporto.

L'assicurazione stipulata a viaggio cominciato prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, in mancanza, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Art. 977.
(*Abbandono dell'aeromobile*).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore l'aeromobile ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

a) quando l'aeromobile è perduto o è divenuto assolutamente inabile alla navigazione e non riparabile, oppure quando mancano sul posto i mezzi di riparazione, e questi non possono essere provveduti facendone richiesta altrove, nè l'aeromobile può essere trasportato in luogo ove siano tali mezzi;

b) quando l'aeromobile si presume perito;

c) quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni sofferti dall'aeromobile raggiunge i quattro quinti del suo valore assicurabile.

Art. 978.
(*Abbandono delle merci*).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore le merci ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

a) quando le merci sono andate totalmente perdute;

b) quando l'aeromobile si presume perito;

c) quando, nei casi previsti dalla lettera *a* dell'articolo precedente, sono trascorsi dalla data della perdita o della innavigabilità quindici giorni, per le merci deperibili, o trenta giorni, per quelle non deperibili, senza che le stesse siano state ricuperate e fatte proseguire a destinazione;

d) quando, indipendentemente da qualsiasi spesa, i danni per deterioramento o perdita in quantità superano i tre quarti del valore assicurabile.

Art. 979.
(*Abbandono del nolo*).

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore il nolo da guadagnare ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

a) quando il diritto al nolo è totalmente perduto per l'assicurato;

b) quando l'aeromobile si presume perito.

Art. 980.
(*Forma dell'abbandono dell'aeromobile*).

La dichiarazione di abbandono dell'aeromobile e quella con la quale l'assicuratore dichiara di non voler acquistare la proprietà dell'aeromobile medesimo debbono essere fatte nella forma prescritta dall'articolo 836 e rese pubbliche ai sensi degli articoli 837 e seguenti.

CAPO III
Delle assicurazioni per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto

SEZIONE I. — *Assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie*

Art. 981.
(*Nota comprovante l'assicurazione*).

Nell'assicurazione per danni a terzi sulla superficie, oltre alla polizza, l'assicuratore deve rilasciare all'esercente, per i fini previsti dall'articolo 772, una nota contenente gli estremi dell'assicurazione.

In caso di divergenza, le enunciazioni della nota vistata dal ministro per l'aeronautica prevalgono su quelle contenute nel contratto di assicurazione, per quanto riguarda la durata e l'estensione territoriale dell'assicurazione.

Art. 982.
(*Danni coperti*).

L'assicuratore risponde dei danni subìti dai terzi entro i limiti e nella misura fissati dagli articoli 937 a 939.

Art. 983.
(*Danni esclusi*).

L'assicuratore non risponde dei danni verificatisi fuori dei limiti territoriali indicati nella nota di assicurazione, salvo che questi limiti siano oltrepassati per causa di forza maggiore, per assistenza o salvataggio, ovvero per errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione.

Del pari l'assicuratore non risponde dei danni che siano diretta conseguenza di un conflitto internazionale armato o di moti civili.

Sono esclusi dall'assicurazione i danni derivati da dolo o da colpa grave dell'esercente o dei suoi dipendenti e preposti, salvo, nel caso di dolo o colpa grave di questi ultimi, che il danno derivi da errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione, ovvero che l'esercente abbia prese le misure necessarie per evitarlo.

Art. 984.
(Mutamento della persona dell'esercente).

In caso di mutamento della persona dell'esercente, che ha contratto l'assicurazione, questa continua nei confronti del nuovo esercente.

Il precedente ed il successivo esercente devono dare immediato avviso del mutamento all'assicuratore. Ricevuto l'avviso l'assicuratore può, entro quindici giorni, disdire il contratto con preavviso di quindici giorni. Uguale diritto spetta al nuovo esercente dal giorno del mutamento. L'assicuratore ed il nuovo esercente, che danno la disdetta, devono immediatamente farne comunicazione al ministro per l'aeronautica.

Nel caso di mancato avviso all'assicuratore, l'assicurazione continua nei confronti del nuovo esercente, ma quest'ultimo è tenuto solidalmente con il precedente al pagamento a titolo penale di un terzo del premio convenuto, quando non sia provato che l'assicuratore, a conoscenza del mutamento, non ha disdetto il contratto nei termini e con le modalità sopra stabilite.

Art. 985.
(Proroga dell'assicurazione scaduta in corso di viaggio).

L'assicurazione scaduta mentre l'aeromobile trovasi in viaggio è prorogata di diritto fino al termine delle manovre di approdo nel luogo di destinazione, ma l'esercente deve pagare un supplemento di premio proporzionale al premio fissato nel contratto.

Art. 986.
(Diritti del terzo danneggiato verso l'assicuratore).

Il terzo danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subìto.

L'assicuratore non può opporre al terzo alcuna causa di nullità nè di risoluzione del contratto avente effetto retroattivo.

In ogni altro caso di scioglimento del contratto, l'assicuratore è tenuto verso il terzo per i sinistri verificatisi sino al momento in cui la nota di assicurazione viene ritirata dal ministero per l'aeronautica, ma comunque non oltre quindici giorni da quello nel quale l'assicuratore ha notificato al ministero l'avvenuto scioglimento.

L'assicuratore è inoltre tenuto a risarcire il terzo anche nel caso che il danno sia da ritenersi escluso ai sensi del terzo comma dell'articolo 983.

Al di fuori delle eccezioni previste nei comma precedenti, l'assicuratore può opporre al terzo tutte le eccezioni opponibili all'esercente, nonchè quelle che l'esercente medesimo può opporre al danneggiato.

Art. 987.
(Azione di rivalsa dell'assicuratore).

Nei casi previsti dal secondo, terzo e quarto comma dell'articolo precedente, l'assicuratore ha azione di rivalsa contro l'esercente per la somma pagata al terzo danneggiato.

Sezione II. — *Assicurazione della responsabilità per danni da urto*

Art. 988.
(Rischio).

L'assicuratore risponde delle somme dovute dall'esercente per danni arrecati dall'aeromobile in volo per urto contro altro aeromobile in volo o contro nave in movimento, anche se, non essendovi stata collisione materiale, il danno è cagionato da spostamento d'aria o altra causa analoga. Sono però esclusi dal risarcimento i danni dipendenti da una delle cause previste dall'articolo 949.

Sono altresì a carico dell'assicuratore le spese incontrate dall'esercente per resistere, con il consenso dell'assicuratore stesso, alle pretese del terzo.

Art. 989.
(Danni a terzi sulla superficie in seguito ad urto).

Nei casi previsti dall'articolo precedente, l'assicuratore non risponde dei danni arrecati dall'aeromobile a terzi sulla superficie.

Art. 990.
(Durata del rischio).

Il rischio comincia all'inizio delle manovre d'involo e finisce al termine di quelle di approdo.

CAPO VI
Disposizioni comuni

Art. 991.
(Prescrizione).

Alla prescrizione delle azioni derivanti dal contratto di assicurazione si applicano le disposizioni dell'articolo 525.

Alla prescrizione dell'azione di risarcimento per danni subìti dal terzo sulla superficie si applica la disposizione dell'articolo 945.

Art. 992.
(Rinvio).

Alle assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea si applicano, per quanto non è disposto dal presente titolo, le disposizioni del titolo delle assicurazioni della parte prima, ad eccezione degli articoli 493 secondo comma, 504, 516.

TITOLO QUINTO
DEI PRIVILEGI E DELLA IPOTECA

CAPO I
Dei privilegi

Art. 993.
(Preferenza dei privilegi).

I privilegi stabiliti nel presente capo sono preferiti ad ogni altro privilegio generale o speciale.

Art. 994.
(Privilegi sull'aeromobile e sul nolo).

Sono privilegiati sull'aeromobile, sul nolo del viaggio durante il quale è sorto il credito, sulle pertinenze e sulle parti separabili dell'aeromobile nei limiti fissati dall'articolo 1000, e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio:

1° le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sull'aeromobile o per il processo di esecuzione; i diritti di aeroporto, gli altri diritti e le tasse della medesima specie; le spese di custodia e di conservazione dell'aeromobile dopo l'arrivo nel luogo di ultimo approdo;

2° i crediti derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo;

3° i crediti per le somme anticipate dall'amministrazione aeronautica o dall'autorità consolare per il mantenimento e il rimpatrio dei componenti dell'equipaggio; i crediti per contributi obbligatorii dovuti ad istituti di previdenza e di assistenza sociale per il personale di volo;

4° le indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio;

5° le indennità per danni a terzi sulla superficie, quando l'esercente non abbia contratta o mantenuta in vigore l'assicurazione obbligatoria; le indennità per l'urto di aeromobile previsto dall'articolo 946; le indennità per morte e per lesioni personali ai passeggeri ed agli equipaggi e quelle per perdita o avarie del carico o del bagaglio;

6° i crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite dal comandante, anche quando sia esercente dell'aeromobile, in virtù dei suoi poteri legali per le esigenze della conservazione dell'aeromobile ovvero della continuazione del viaggio.

Art. 995.
(Privilegi sulle cose caricate).

Sono privilegiati sulle cose caricate:

1° le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle cose o per il processo di esecuzione;

2° i diritti doganali dovuti sulle cose nel luogo di consegna;

3° le indennità ed i compensi per assistenza e salvataggio;

4° i crediti derivanti dal contratto di trasporto, comprese le spese di scaricazione ed il fitto dei magazzini nei quali le cose scaricate sono depositate.

Art. 996.
(Estinzione dei privilegi sull'aeromobile e sul nolo).

I privilegi sull'aeromobile e sul nolo si estinguono, oltre che per l'estinzione del credito, con lo spirare del termine di novanta giorni.

Art. 997.
(Rinvio).

Per quanto non è disposto in questo capo si applicano le disposizioni degli articoli 527 a 529; 531 a 538; 540 a 542.

CAPO II
Dell'ipoteca

Art. 998.
(Concessione d'ipoteca su aeromobile).

Sull'aeromobile può solo concedersi ipoteca volontaria.

La concessione d'ipoteca deve farsi, sotto pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata, contenente la specifica indicazione degli elementi d'individuazione dell'aeromobile.

Art. 999.
(Ipoteca su aeromobile in costruzione).

L'ipoteca può essere concessa anche su aeromobile in costruzione. Essa può essere validamente trascritta dal momento in cui è presa nota della costruzione nel registro delle costruzioni.

Art. 1000.
(Oggetto dell'ipoteca).

L'ipoteca ha per oggetto l'aeromobile, le sue pertinenze e parti separabili anche se separate, tranne quelle che risultano appartenere a persona diversa dal proprietario dell'aeromobile, da scrittura avente data certa o dal libretto dell'aeromobile.

Art. 1001.
(Pubblicità dell'ipoteca).

Per gli effetti previsti dal codice civile, l'ipoteca sull'aeromobile deve essere resa pubblica, mediante trascrizione nel registro aeronautico nazionale e annotazione sul certificato di immatricolazione, ovvero mediante trascrizione nel registro matricolare, se trattasi di alianti libratori.

L'ipoteca su aeromobile in costruzione è resa pubblica mediante trascrizione nel registro delle costruzioni.

Devono del pari essere resi pubblici nelle stesse forme gli altri atti per i quali il codice civile richiede l'iscrizione.

Art. 1002.
(Ufficio competente).

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione dell'aeromobile. Tuttavia per gli aeromobili immatricolati nel registro aeronautico nazionale la pubblicità può richiedersi alle autorità indicate nel secondo comma dell'articolo 838.

Art. 1003.
(Documenti per la pubblicità dell'ipoteca).

Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve consegnare all'ufficio competente i documenti indicati nell'articolo 547.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad un aeromobile munito di certificato d'immatricolazione, il richiedente deve esibire all'ufficio il certificato medesimo, perchè su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che la pubblicità venga richiesta al ministero per l'aeronautica e tale esibizione non sia possibile perchè l'aeromobile si trova altrove, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 841.

Art. 1004.
(Esecuzione della pubblicità).

La pubblicità si esegue dall'ufficio nei modi previsti dall'articolo 842.

Art. 1005.
(Prevalenza delle trascrizioni sul registro).

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti, nonchè in caso di discordanza tra le trascrizioni nel registro e le annotazioni sul certificato d'immatricolazione, si applica il disposto dell'articolo 843.

Art. 1006.
(Grado dell'ipoteca).

L'ipoteca prende grado dal momento della trascrizione nel registro d'immatricolazione o d'iscrizione dell'aeromobile.

Art. 1007.
(Graduazione dell'ipoteca nel concorso con i privilegi).

L'ipoteca prende grado dopo i privilegi indicati dall'articolo 994 ed è preferita ad ogni altro previlegio generale o speciale.

Art. 1008.
(Rinvio).

Per quanto non è disposto in questo capo, si applicano gli articoli 550, 551, 554, 555.

LIBRO QUARTO
DISPOSIZIONI PROCESSUALI

TITOLO PRIMO
DELLA COMPETENZA NEL PROCESSO DI COGNIZIONE

Art. 1009.
(Domanda di indennità per assistenza).

La domanda di indennità o di compenso per assistenza può proporsi anche avanti il giudice, che ha autorizzato il sequestro dell'aeromobile o del carico, nei limiti della competenza per valore.

Art. 1010.
(Domanda per danni a terzi sulla superficie o per danni da urto).

La domanda di risarcimento per danni a terzi sulla superficie o per danni da urto può proporsi anche avanti il giudice che ha autorizzato il sequestro dell'aeromobile o del carico, nei limiti della competenza per valore.

Art. 1011.
(Spostamento di competenza per ragione di connessione).

Se sono proposte contro il vettore, l'esercente o l'assicuratore avanti giudici diversi più cause dipendenti dallo stesso contratto di trasporto, ovvero dallo stesso fatto di assistenza o, infine, dallo stesso urto di aeromobili ovvero dallo stesso evento produttivo di danni a terzi sulla superficie, il giudice fissa con sentenza alle parti un termine perentorio per la riassunzione della causa avanti il giudice adito, nella circoscrizione del quale è il foro generale del convenuto, o, in difetto, avanti quello preventivamente adito.

Si applica il secondo comma dell'articolo 40 del codice di procedura civile.

TITOLO SECONDO
DELL'ATTUAZIONE DELLA LIMITAZIONE DEL DEBITO DELL'ESERCENTE

Art. 1012.
(Giudice competente).

Il procedimento di limitazione è promosso avanti il tribunale della circoscrizione nella quale è il foro generale dell'istante.

Art. 1013.
(Legittimazione alla domanda).

La domanda di apertura del procedimento di limitazione può essere proposta dall'esercente e, se trattasi di debiti per danni arrecati a terzi sulla superficie, anche dall'assicuratore.

Art. 1014.
(Domanda di apertura).

La domanda di apertura si propone con ricorso al tribunale competente ai sensi dell'articolo 1012.

Il ricorso deve indicare il nome e cognome, la paternità, la nazionalità e il domicilio dell'istante; la dichiarazione di residenza o l'elezione di domicilio dell'istante stesso nel comune, in cui ha sede il giudice competente; gli elementi di individuazione dell'aeromobile e il luogo in cui si trova; l'accidente al quale le obbligazioni si riferiscono.

Insieme con il ricorso, l'istante deve depositare, a pena di inammissibilità, nella cancelleria del tribunale:

a) il certificato di navigabilità o di collaudo ovvero copia in forma autentica di essi;

b) l'elenco nominativo dei creditori soggetti alla limitazione, con l'indicazione del loro domicilio, del titolo e dell'ammontare del credito di ciascuno;

c) il certificato delle ipoteche iscritte sull'aeromobile;

d) la nota vistata dal ministro per l'aeronautica ovvero la polizza di assicurazione, se trattasi di debiti per danni arrecati a terzi sulla superficie.

Art. 1015.
(Sentenza di apertura).

Con sentenza esecutiva, il tribunale, accertata, in seguito alla domanda dell'esercente o dell'assicuratore, l'esistenza degli estremi di legge, dichiara aperto il procedimento di limitazione. Con la stessa sentenza il tribunale designa un giudice per la formazione dello stato attivo e passivo, per il riparto della somma e per l'istruzione dei processi di opposizione alla sentenza di apertura e alla formazione dello stato passivo; stabilisce entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della sentenza la data di deposito dello stato attivo; assegna ai creditori per la presentazione in cancelleria delle domande e dei titoli un termine non superiore a giorni trenta dalla data di pubblicazione della sentenza, o a sessanta per i creditori

residenti all'estero; stabilisce entro sessanta giorni dalla decorrenza del maggior termine fissato per la presentazione delle domande e dei titoli dei creditori, la data di deposito dello stato passivo; fissa, non prima di dieci e non oltre venti giorni da quest'ultima, l'udienza di trattazione delle impugnazioni dello stato passivo avanti il collegio.

Art. 1016.
(Notifica e pubblicazione della sentenza di apertura).

La sentenza, a cura della cancelleria, è portata a conoscenza dell'istante e dei creditori indicati nello elenco di cui all'articolo 1014 con lettera raccomandata con avviso di ricevimento. La sentenza stessa, a cura della cancelleria, è altresì trasmessa in estratto all'ufficio di iscrizione dell'aeromobile, e, parimenti in estratto, pubblicata nella Gazzetta ufficiale del Regno.

L'ufficio di iscrizione, avuta conoscenza della sentenza, ne fa annotazione nel registro di iscrizione dell'aeromobile, e ne cura l'affissione nell'albo dell'ufficio stesso.

Art. 1017.
(Effetti dell'apertura del procedimento).

L'apertura del procedimento produce gli effetti indicati negli articoli 602 e 603.

Art. 1018.
(Opposizione dei creditori).

Contro la sentenza di apertura, i creditori possono promuovere opposizione, entro quindici giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale, per l'inesistenza degli estremi di legge, in contraddittorio dell'istante.

L'opposizione produce gli effetti indicati nel secondo comma dell'articolo 604.

Art. 1019.
(Formazione dello stato attivo).

Nel termine fissato dalla sentenza di apertura, il giudice designato, sentiti l'istante e i creditori concorrenti, forma lo stato attivo sulla base dei criteri indicati negli articoli 939, 947.

L'avvenuto deposito dello stato attivo è comunicato all'istante e ai creditori mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

Art. 1020.
(Deposito della somma limite).

Entro tre giorni dalla formazione dello stato attivo, il giudice designato fissa il termine, non superiore a cinque giorni, e le modalità per il deposito della somma limite computata sulla base dello stato attivo e delle spese del procedimento.

Il provvedimento del giudice è comunicato all'istante e ai creditori nei modi stabiliti dall'articolo precedente.

Art. 1021.
(Formazione dello stato passivo e di riparto).

La formazione dello stato passivo e dello stato di riparto e le relative impugnazioni sono regolate dalle disposizioni degli articoli 611 a 615.

Art. 1022.
(Fallimento dell'esercente).

Gli effetti del fallimento dell'esercente, dichiarato successivamente al deposito della somma limite, sono regolati dalle disposizioni dell'articolo 616.

Art. 1023.
(Decadenza dell'esercente dal beneficio della limitazione).

L'esercente decade dal beneficio della limitazione per mancato deposito, entro il termine fissato, della somma limite o della somma per le spese del procedimento.

Art. 1024.
(Dichiarazione di estinzione del procedimento).

Nei casi previsti dai due articoli precedenti si applica la disposizione dell'articolo 618.

Art. 1025.
(Comunicazioni all'esercente).

Quando il procedimento è promosso dall'assicuratore, gli atti si compiono anche nei confronti dell'esercente, il quale deve essere sentito ogniqualvolta, a norma delle disposizioni del presente titolo, deve essere sentito l'istante.

TITOLO TERZO

DELL'ESECUZIONE FORZATA E DELLE MISURE CAUTELARI

CAPO I

Disposizioni generali

Art. 1026.
(Competenza).

L'esecuzione forzata è promossa avanti il pretore nella circoscrizione del quale si trova l'aeromobile.

Il sequestro conservativo è autorizzato dai giudici competenti a norma del codice di procedura civile.

Art. 1027.
(Aeromobili non soggetti a pignoramento ed a sequestro).

Non possono formare oggetto di espropriazione forzata nè di misure cautelari:

a) gli aeromobili di Stato;

b) gli aeromobili effettivamente in servizio su di una linea regolare di trasporti aerei e gli aeromobili di riserva, se non sia intervenuta l'autorizzazione del ministro dell'aeronautica;

c) gli aeromobili addetti al trasporto per scopo di lucro di persone o di cose, pronti a partire o in corso di navigazione, purchè non si tratti di debiti a causa del viaggio che stanno per intraprendere o che proseguono. L'aeromobile si reputa pronto a partire quando il comandante ha ricevuto l'autorizzazione di cui all'articolo 776.

Art. 1028.
(Pignoramento e sequestro di parti separabili o di pertinenze).

Il pignoramento e il sequestro di parti separabili dell'aeromobile o di pertinenze non possono essere eseguiti nei casi in cui l'aeromobile non può formare oggetto di espropriazione forzata nè di misure cautelari.

Art. 1029.
(Pignoramento e sequestro di quote di aeromobili).

Se oggetto dell'espropriazione forzata o delle misure cautelari sono quote di comproprietà dell'aeromobile, il pretore può, uditi i comproprietari non debitori, autorizzare il sequestro e il pignoramento dell'aeromobile, quando il debitore sia comproprietario per più della metà del valore dell'aeromobile; in tal caso, il diritto spettante ai comproprietari non debitori sulle quote ad essi appartenenti è convertito nel diritto alla corrispondente parte del prezzo di aggiudicazione, ed è esente da ogni concorso alle spese delle procedure esecutive e cautelari.

Art. 1030.
(Provvedimenti per impedire la partenza dell'aeromobile).

Il giudice competente a sensi dell'articolo 1026, il direttore di aeroporto e l'autorità di polizia giudiziaria del luogo dove si trova l'aeromobile, possono prendere i provvedimenti opportuni per impedire la partenza dell'aeromobile.

Art. 1031.
(Forma e notificazione del precetto).

Il precetto è formato e notificato a norma degli articoli 623 e 624.

CAPO II
Del procedimento di espropriazione forzata

Art. 1032.
(Giudice dell'esecuzione).

L'espropriazione è diretta da un giudice.

Nelle preture, delle quali fanno parte più magistrati, la nomina del giudice dell'esecuzione è fatta dal pretore dirigente, su presentazione, a cura del cancelliere, del fascicolo di cui all'articolo 1034, entro due giorni da che è stato formato.

Art. 1033.
(Forma del pignoramento di aeromobile).

Il pignoramento è formato ed eseguito a norma del primo e secondo comma dell'articolo 626.

Non appena eseguita la notificazione o ritirata la ricevuta della comunicazione telegrafica o radiotelegrafica, il creditore invia copia autentica dell'atto, con le note di trascrizione, all'ufficio del registro, presso il quale l'aeromobile è iscritto.

L'ufficio del registro trascrive il pignoramento ed entro ventiquattro ore restituisce una delle note con la certificazione dell'eseguita formalità al creditore che la deposita nella cancelleria del giudice competente ai sensi dell'articolo precedente, insieme con l'originale dell'atto di pignoramento.

Art. 1034.
(Fascicolo dell'esecuzione).

Il cancelliere, non appena ricevuti i documenti di cui al precedente articolo, ne forma fascicolo, a norma dell'articolo 488 del codice di procedura civile.

Art. 1035.
(Pignoramento di aeromobile in costruzione).

Il pignoramento di aeromobile in costruzione si attua nelle forme prescritte dall'articolo 1033.

Tuttavia, se il costruttore dell'aeromobile non ne è proprietario si applicano le norme sul pignoramento di cose mobili presso terzi e l'atto di pignoramento deve essere trascritto nel registro delle costruzioni.

Art. 1036.
(Amministrazione dell'aeromobile pignorato).

Il giudice dell'esecuzione, su istanza di chi vi ha interesse e sentiti i creditori ipotecari, può disporre che l'aeromobile pignorato intraprenda uno o più viaggi, prescrivendo le garanzie e le altre cautele che crede opportune, e, comunque, disponendo che sia stipulata un'adeguata assicurazione.

Per quanto concerne l'amministrazione dell'aeromobile pignorato, si applicano le norme dell'articolo 628.

Art. 1037.
(Domanda di vendita).

Non prima di trenta e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore pignorante o uno dei creditori muniti di titolo esecutivo può chiedere la vendita dell'aeromobile o della quota di esso con ricorso al giudice dell'esecuzione.

Il ricorso è notificato al proprietario debitore, ai creditori ipotecari, e ai creditori intervenuti a norma dell'articolo 499 del codice di procedura civile, con invito a far pervenire le loro osservazioni sulle condizioni di vendita.

Nel termine di trenta giorni dalla notificazione il creditore istante è tenuto a depositare, nella cancelleria del giudice dell'esecuzione, il ricorso notificato, e l'estratto del registro di iscrizione dell'aeromobile dal quale risultino le ipoteche iscritte.

Art. 1038.
(Stima dell'aeromobile).

Agli effetti della vendita forzata, il valore dell'aeromobile si determina mediante stima fatta dal Registro aeronautico italiano.

La relazione di stima, richiesta dal creditore pignorante ovvero da uno dei creditori ipotecari o di quelli intervenuti, deve essere depositata nella cancelleria del giudice dell'esecuzione, entro trenta giorni dalla notifica dell'istanza di vendita.

Art. 1039.
(Ordinanza di vendita).

Trascorsi cinque giorni dal deposito della relazione di stima, il pretore, sentito il debitore proprietario, il creditore precettante e istante e i creditori ipotecari e quelli intervenuti, dispone la vendita con o senza incanto.

L'ordinanza di vendita con incanto deve contenere le indicazioni prescritte dall'articolo 632.

L'ordinanza di vendita senza incanto deve contenere le indicazioni prescritte dall'articolo 532 del codice di procedura civile.

Art. 1040.
(Notificazione e pubblicità dell'ordinanza di vendita).

L'ordinanza di vendita è notificata a cura del cancelliere della pretura alle persone indicate nel primo comma dell'articolo precedente che non sono comparse.

L'ordinanza stessa è affissa nell'albo della pretura del luogo dove si svolge l'esecuzione, in quello della direzione di aeroporto, e nell'albo della Reale unione nazionale aeronautica. Il giudice può anche disporne la pubblicazione in periodici aeronautici.

Art. 1041.
(Forme della vendita).

La vendita con incanto si attua nelle forme stabilite dagli articoli 634 a 642 del presente codice.

La vendita senza incanto si attua nelle forme stabilite dagli articoli 570 a 575 del codice di procedura civile.

Art. 1042.
(Domanda di nullità e opposizione di terzi).

Per quanto concerne le opposizioni all'esecuzione e agli atti esecutivi e le opposizioni di terzi, si applicano le disposizioni degli articoli 643 a 645.

Art. 1043.
(Espropriazione contro il proprietario non esercente e il terzo proprietario).

Quando l'espropriazione dell'aeromobile o di quote di aeromobile è promossa dai creditori privilegiati dell'esercente non proprietario, ovvero è promossa contro il terzo proprietario dell'aeromobile, si applicano le disposizioni dell'articolo 646.

Art. 1044.
(Espropriazione di parti separate).

Alla espropriazione di parti separate o di cose che costituivano pertinenze dell'aeromobile, si applicano le norme del codice di procedura civile relative all'espropriazione di cose mobili.

Art. 1045.
(Liberazione dell'aeromobile dai privilegi e dalle ipoteche).

La liberazione dell'aeromobile dai privilegi e dalle ipoteche è regolata dagli articoli 649 a 655; ma il processo è promosso avanti il pretore, nella circoscrizione del quale si trova l'aeromobile.

Art. 1046.
(Rinvio).

All'esecuzione per consegna o rilascio dell'aeromobile, alla estinzione e alla sospensione dei processi di esecuzione si applicano le disposizioni del codice di procedura civile in materia.

Alla distribuzione del prezzo si applicano gli articoli 656, 657 del presente codice.

CAPO III
Dei procedimenti cautelari

Art. 1047.
(Provvedimento di autorizzazione).

Il provvedimento di autorizzazione a procedere a sequestro giudiziario o conservativo deve contenere:

1) il divieto al proprietario debitore di disporre dell'aeromobile o della quota senza ordine di giustizia;

2) l'intimazione al comandante di non far partire l'aeromobile e, se si tratta di aeromobile in corso di viaggio, di non farlo ripartire dall'aerodromo di arrivo;

3) l'identificazione dell'aeromobile o della quota di aeromobile cui si riferisce l'autorizzazione.

Art. 1048.
(Notificazione del provvedimento).

Il provvedimento di autorizzazione, ad istanza del creditore, deve essere notificato al proprietario ed al comandante. Esso dev'essere notificato anche al proprietario non esercente, se chi agisce è creditore dell'esercente non proprietario ed è assistito da privilegio aeronautico, e al terzo proprietario, se si tratta di aeromobile o quota di aeromobile gravati da privilegi o da ipoteche.

Se si tratta di aeromobile in corso di viaggio, il giudice adito può prescrivere che la notificazione del procedimento al comandante sia eseguita con le modalità indicate nel secondo comma dell'articolo 626.

Art. 1049.
(Pubblicità del provvedimento).

Il provvedimento notificato è, a cura del creditore, trascritto nel registro d'iscrizione dell'aeromobile e, per gli aeromobili che ne sono provvisti, annotato sul certificato di immatricolazione.

Art. 1050.
(Revoca del sequestro).

Il giudice competente a sensi del secondo comma dell'articolo 1026, ovvero il giudice avanti il quale pende il giudizio di convalida, revoca, con decreto, il provvedimento di autorizzazione, se il debitore prova di aver costituito cauzione pari alla minor somma tra il valore dell'aeromobile e l'ammontare del credito e delle spese giudiziali, ovvero se, trattandosi di crediti per danni a terzi sulla superficie, il debitore stesso produce la nota vistata dal ministro per l'aeronautica o la polizza di assicurazione.

Art. 1051.
(Amministrazione dell'aeromobile sequestrato).

L'amministrazione dell'aeromobile sequestrato è regolata dalle norme dell'articolo 628.

Art. 1052.
(Rinvio).

Per quanto non è espressamente disposto dal presente capo, si applicano le norme del codice di procedura civile riguardanti il sequestro.

PARTE TERZA

DISPOSIZIONI PENALI E DISCIPLINARI

LIBRO PRIMO

DISPOSIZIONI PENALI

TITOLO PRIMO

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1053.
(Applicabilità delle disposizioni penali).

Il cittadino o lo straniero, che, essendo al servizio di una nave o di un aeromobile nazionale, commette in territorio estero un delitto previsto dal presente codice, è punito a norma del medesimo. Nel caso che il colpevole sia stato giudicato all'estero è giudicato nuovamente nello Stato, qualora il ministro della giustizia ne faccia richiesta.

Le disposizioni penali di questo codice non si applicano ai componenti dell'equipaggio e ai passeggeri di nave o di aeromobile stranieri, salvo che sia diversamente stabilito.

Art. 1054.
(Navigazione interna).

Le disposizioni di questo libro non si applicano alla navigazione interna.

Art. 1055.
(Concorso di estranei in un reato previsto dal presente codice).

Fuori del caso regolato dall'articolo 117 del codice penale, quando per l'esistenza di un reato previsto dal presente codice è richiesta una particolare qualità personale, coloro che, senza rivestire tale qualità, sono concorsi nel reato, ne rispondono se hanno avuto conoscenza della qualità personale inerente al colpevole.

Tuttavia il giudice può diminuire la pena rispetto a coloro per i quali non sussiste la predetta qualità.

Art. 1056.
(Pene accessorie).

Le pene accessorie per i delitti previsti dal presente codice sono, oltre quelle stabilite dal codice penale:

1) l'interdizione dai titoli professionali marittimi o aeronautici, se si tratta di delitti commessi da comandanti, ufficiali o sottufficiali di navi ovvero da comandanti o graduati di aeromobili;

2) l'interdizione dalla professione marittima o aeronautica, se si tratta di delitti commessi dagli altri appartenenti rispettivamente al personale marittimo o alla gente dell'aria.

Le pene accessorie per le contravvenzioni previste dal presente codice sono, oltre quelle stabilite dal codice penale:

1) la sospensione dai titoli professionali marittimi o aeronautici, se si tratta di contravvenzioni commesse dalle persone indicate nel n. 1 del comma precedente;

2) la sospensione dalla professione marittima o aeronautica, se si tratta di contravvenzioni commesse dalle persone indicate nel n. 2 del comma precedente.

Art. 1057.
(Effetti e durata delle pene accessorie).

L'interdizione perpetua dai titoli professionali marittimi o aeronautici priva il condannato della capacità di esercitare qualunque funzione o servizio per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 110 e 714. L'interdizione temporanea priva della detta capacità per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a cinque anni. L'interdizione importa altresì la decadenza dall'abilitazione relativa ai titoli anzidetti.

L'interdizione perpetua dalla professione marittima o aeronautica priva il condannato della capacità di esercitare la professione marittima o aeronautica. L'interdizione temporanea priva della detta capacità per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a cinque anni. L'interdizione importa altresì la decadenza dall'abilitazione relativa alla professione anzidetta.

La sospensione dai titoli professionali marittimi o aeronautici priva il condannato del diritto di esercitare qualsiasi funzione o servizio, per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 110 e 714, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni.

La sospensione dalla professione marittima o aeronautica priva il condannato del diritto di esercitare la professione marittima o aeronautica, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni.

La durata di tali pene, quando nei singoli casi non sia espressamente determinata dalla legge, è uguale a quella della pena principale inflitta o che dovrebbe scontarsi, nel caso di conversione per insolvibilità del condannato. Tuttavia, in nessun caso essa può oltrepassare il limite minimo e quello massimo stabiliti per ciascuna specie di pena accessoria.

Art. 1058.
(Aggravante per i delitti commessi dai comandanti, dagli ufficiali o dai graduati)

Se alcuno dei delitti previsti dal presente codice è commesso dal comandante o da un ufficiale della nave ovvero dal comandante o da un graduato dell'aeromobile, la pena è aumentata fino a un terzo, quando tale qualità non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto.

Art. 1059.
(Aggravante per i delitti comuni commessi in danno di un superiore).

Se un delitto non previsto dal presente codice è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, la pena è aumentata fino a un terzo, quando la qualità della persona offesa non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto.

La stessa disposizione si applica se un passeggero commette un delitto non previsto dal presente codice contro il comandante o un ufficiale della nave ovvero contro il comandante o un graduato dell'aeromobile nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni.

Art. 1060.
(Devoluzione di parte delle somme per pene pecuniarie).

La metà delle somme versate a titolo di pene pecuniarie per i reati previsti dal presente codice è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara o alla cassa nazionale di previdenza della gente dell'aria.

TITOLO SECONDO
DEI DELITTI IN PARTICOLARE

CAPO I
Dei delitti contro la personalità dello Stato

Art. 1061.
(Imbarco su navi o aeromobili di Stato nemico).

Il cittadino che si arruola su navi o aeromobili di uno Stato in guerra contro lo Stato italiano è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione per un tempo non inferiore a cinque anni.

Art. 1062.
(Vilipendio della bandiera o di altro emblema dello Stato).

Se i delitti previsti dagli articoli 291 e 292 del codice penale sono commessi da componenti dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile in territorio estero la pena è aumentata:

1) fino a un terzo se il componente dell'equipaggio è straniero;
2) da un terzo alla metà se il componente dell'equipaggio è cittadino italiano;
3) dalla metà a due terzi se il fatto è commesso dal comandante o da un ufficiale della nave ovvero dal comandante o da un graduato dell'aeromobile.

Art. 1063.
(Pene accessorie).

La condanna per il delitto previsto dall'articolo 1061 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per il delitto previsto dall'articolo 1062 importa l'interdizione temporanea dai titoli, ovvero dalla professione.

CAPO II
Dei delitti contro la polizia di bordo e della navigazione

SEZIONE I. — *Dei delitti contro la polizia di bordo*

Art. 1064.
(Diserzione).

Il componente dell'equipaggio, che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile ovvero l'abbandona, è punito, se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione, con la reclusione fino a un anno.

Se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, la pena è della reclusione da uno a due anni.

Se dal fatto deriva pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

Art. 1065.
(Circostanze aggravanti).

La pena è aumentata fino a un terzo se il fatto è commesso:

1) per fine politico;
2) con violenza o minaccia;
3) all'estero;
4) da persone preposte al comando o alla direzione delle macchine della nave ovvero al comando, alla guida o al pilotaggio dell'aeromobile;
5) collettivamente da tre o più persone dell'equipaggio.

Nel caso di cui al n. 5 la pena per i promotori, gli organizzatori ed i capi è aumentata da un terzo alla metà.

Art. 1066.
(Causa di non punibilità).

Nel caso previsto dal primo comma dell'art. 1064, ancorchè ricorrano le aggravanti previste dall'articolo 1065, non è punibile colui che raggiunge la nave prima che questa lasci il porto e non oltre il terzo giorno successivo a quello in cui si sarebbe dovuto presentare a bordo ovvero raggiunge l'aeromobile prima dell'involo.

Art. 1067.
(Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio).

Il componente dell'equipaggio, che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi.

Se si tratta di servizio concernente la manovra, la pena è della reclusione da uno a sei mesi.

Se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione ovvero un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità ovvero un pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone o per la sicurezza della nave, del galleggiante, dell'aeromobile o dei relativi carichi, la pena è della reclusione da sei mesi a tre anni.

Se l'ordine è dato per la salvezza della nave, del galleggiante o dell'aeromobile o per soccorso da prestare a nave, galleggiante, aeromobile o persona in pericolo, la pena è della reclusione da uno a quattro anni.

Art. 1068.
(Inosservanza di ordine da parte di passeggero).

Il passeggero, che non esegue un ordine concernente la sicurezza della nave o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire duemila.

Art. 1069.
(Inosservanza di ordine di arresto).

Il componente dell'equipaggio, che a bordo della nave o dell'aeromobile non esegue un ordine di arresto, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire duemila.

Art. 1070.
(Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte del comandante).

Il comandante, che, in caso di abbandono della nave, del galleggiante o dell'aeromobile in pericolo, non scende per ultimo da bordo, è punito con la reclusione fino a due anni.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante, ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è da due ad otto anni. Se la nave o l'aeromobile è adibito a trasporto di persone, la pena è da tre a dodici anni.

Art. 1071.
(Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte di componente dell'equipaggio).

Il componente dell'equipaggio, che senza il consenso del comandante abbandona la nave o il galleggiante in pericolo, è punito con la reclusione fino a un anno.

Alla stessa pena soggiace il componente dell'equipaggio dell'aeromobile, che senza il consenso del comandante si lancia col paracadute o altrimenti abbandona l'aeromobile in pericolo.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è da due ad otto anni. Se la nave o l'aeromobile è adibito a trasporto di persone, la pena è da tre a dodici anni.

SEZIONE II. — *Dei delitti contro la polizia della navigazione*

Art. 1072.
(Rifiuto di obbedienza a nave da guerra).

Il comandante della nave, che nei casi previsti dall'articolo 182 non obbedisce all'ordine di una nave da guerra nazionale, è punito con la reclusione fino a due anni.

Art. 1073.
(Resistenza o violenza contro nave da guerra).

Il comandante o l'ufficiale della nave, che commette atti di resistenza o di violenza contro una nave da guerra nazionale, è punito con la reclusione da tre a dieci anni.

La pena per coloro che sono concorsi nel reato è ridotta da un terzo alla metà.

Art. 1074.
(Imbarco di armi, munizioni o persone a scopo delittuoso).

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, nazionali o stranieri, che imbarca armi, munizioni o persone, al fine di commettere contrabbando o altro delitto, è punito, se il reato non è commesso, con la reclusione da sei mesi a due anni.

Art. 1075.
(Navigazione in zone vietate).

Fuori dei casi previsti dall'articolo 260 del codice penale, è punito con la reclusione fino a due anni e con la multa fino a lire cinquemila:

1° il comandante della nave o del galleggiante nazionali o stranieri, che non osserva il divieto o il limite di navigazione stabiliti nell'articolo 77;

2° il comandante dell'aeromobile nazionale o straniero, che viola il divieto di sorvolo stabilito nell'articolo 767.

SEZIONE III. — *Disposizione comune alle sezioni precedenti*

Art. 1076.
(Pene accessorie).

La condanna per i delitti previsti dagli articoli 1064, 1067, 1069, 1072, 1074, 1075 importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

Nel caso di condanna per i delitti previsti dagli articoli 1070, 1071, 1073 l'interdizione è perpetua, se la condanna alla reclusione è per un tempo non inferiore a cinque anni; temporanea, se la condanna è per un tempo inferiore a cinque anni.

CAPO III
Dei delitti contro le autorità di bordo o contro le autorità consolari

Art. 1077.
(Offesa in danno del comandante, di un ufficiale o sottufficiale o di un graduato).

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che offende l'onore o il prestigio di un superiore, in presenza di lui e a causa o nell'esercizio delle di lui funzioni, è punito con la reclusione da sei mesi a due anni.

La stessa pena si applica a chi commette il fatto mediante comunicazione telegrafica o telefonica, o con scritto o disegno, diretti al superiore, e a causa delle di lui funzioni.

La pena è della reclusione da uno a tre anni, se l'offesa consiste nell'attribuzione di un fatto determinato.

Le pene sono aumentate fino a un terzo quando il fatto è commesso con violenza o minaccia, ovvero quando l'offesa è recata in presenza di una o più persone.

Se il fatto è commesso da un passeggero contro il comandante, un ufficiale o un sottufficiale della nave ovvero contro il comandante o un graduato dell'aeromobile, qualora non costituisca un più grave reato, si applicano le disposizioni precedenti, ma le pene sono diminuite in misura non eccedente un terzo.

Art. 1078.
(Ammutinamento).

Se il fatto non costituisce un più grave reato, sono puniti con la reclusione da sei mesi a tre anni i componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile che in numero non inferiore al terzo:

1) disobbediscono, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante;
2) si abbandonano collettivamente a manifestazione tumultuosa.

Coloro che alla prima intimazione eseguono l'ordine o desistono dal partecipare alla manifestazione soggiacciono soltanto alla pena per gli atti già compiuti, qualora questi costituiscano per sè un reato diverso.

Art. 1079.
(Aggravanti).

La pena è da uno a cinque anni:
1) se il fatto previsto dall'articolo precedente è commesso in condizioni nelle quali non è possibile ricorrere alla forza pubblica;
2) se, nel caso previsto dal n. 1 dell'articolo precedente, l'ordine concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione, ovvero se il fatto è commesso al fine d'interrompere la navigazione, di variarne la direzione o di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi;
3) se, nel caso previsto dal n. 2 dell'articolo precedente, alcuna delle persone è palesemente armata ovvero il fatto è commesso con minaccia.

Per i promotori, gli organizzatori e i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1080.
(Mancato intervento per impedire un reato).

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, trovandosi presente ad atti di minaccia o di violenza commessi in danno di un superiore nell'esercizio delle di lui funzioni, omette di dargli assistenza o aiuto, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire cinquemila.

Alla stessa pena soggiace qualunque componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, trovandosi presente al fatto previsto dall'articolo 1078, non usa i mezzi che sono in suo potere per sciogliere la riunione o per impedire la manifestazione.

Art. 1081.
(Complotto contro il comandante).

I componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, in numere di tre o più, si accordano al fine di commettere un delitto contro la vita, l'incolumità personale, la libertà individuale o l'esercizio dei poteri del comandante, sono puniti, se il delitto non è commesso, con la reclusione fino a quattro anni.

Per i promotori e gli organizzatori la pena è aumentata fino a un terzo.

Il componente dell'equipaggio, che, avendo notizia dell'accordo, omette di darne avviso al comandante, è punito con la reclusione fino a un anno.

Tuttavia la pena da applicare è in ogni caso inferiore alla metà di quella stabilita per il delitto al quale si riferisce l'accordo.

Art. 1082.
(Omesso rimpatrio di cittadini).

Il comandante di una nave diretta ad un porto del Regno, che senza giustificato motivo omette di ottemperare alla richiesta dell'autorità consolare per il trasporto di cittadini ai sensi dell'articolo 179, è punito con la reclusione fino a sei mesi ovvero con la multa fino a lire tremila.

Art. 1083.
(Circostanza aggravante).

Nei casi previsti dagli articoli 1078, 1079, 1080, 1081 la pena è aumentata fino a un terzo se il fatto è commesso durante la navigazione.

Art. 1084.
(Pene accessorie).

La condanna per i delitti previsti dagli articoli 1077, 1078, 1081 importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per il delitto aggravato ai sensi dell'articolo 1079 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

CAPO IV
Dei delitti contro la sicurezza della navigazione

Art. 1085.
(Esecuzione o rimozione arbitraria e omissione di segnali).

Chiunque arbitrariamente ordina o fa taluna delle segnalazioni prescritte per la navigazione marittima o aerea ovvero rimuove i segnali per la detta navigazione è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire diecimila.

Alla stessa pena soggiace chiunque, essendovi obbligato, omette di collocare i segnali predisposti per la sicurezza della navigazione marittima o aerea o comunque di provvedere alle misure imposte a tale scopo.

Se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio o sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero di incendio, caduta o perdita di un aeromobile, la pena è della reclusione da uno a cinque anni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

Art. 1086.
(Omissione di soccorso).

Chiunque, nelle condizioni previste dagli articoli 64, 96, 701, richiesto dall'autorità competente, omette di cooperare con i mezzi dei quali dispone al soccorso di una nave, di un galleggiante, di un aeromobile o di una persona in pericolo ovvero all'estinzione di un incendio, è punito con la reclusione da uno a tre anni.

Art. 1087.
(Rifiuto di servizio da parte di pilota).

Il pilota, che non risponde al segnale di chiamata di una nave ovvero si rifiuta di prestare l'opera sua, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire cinquemila.

Se la nave è in pericolo, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

Art. 1088.
(Abbandono di pilotaggio).

Il pilota, che in caso di pilotaggio obbligatorio cessa di prestare la sua opera prima del momento previsto dall'articolo 86, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire cinquemila.

Art. 1089.
(Abbandono abusivo di comando).

Il comandante, che senza necessità lascia la direzione nautica della nave o dell'aeromobile in condizioni tali che la direzione venga assunta da persona che non ha i requisiti per sostituirlo, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa da lire duemila a cinquemila.

La pena è aumentata fino a un terzo, se il fatto è commesso nei casi in cui il comandante della nave ha l'obbligo di dirigere personalmente la manovra.

Art. 1090.
(Usurpazione del comando di nave o di aeromobile).

Chiunque indebitamente assume o ritiene il comando di una nave o di un aeromobile è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

Fuori del caso previsto dall'articolo 1188, se il fatto è commesso da persona provvista di un titolo per i servizi tecnici della nave o dell'aeromobile, la pena è da sei mesi a due anni.

Art. 1091.
(Abbandono del posto).

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione abbandona il posto, è punito con la reclusione da tre mesi a un anno.

Art. 1092.
(Componente dell'equipaggio che si addormenta).

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione si addormenta, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire duemila.

Art. 1093.
(Ubbriachezza).

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota dell'aeromobile, che si trova in tale stato di ubbriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità al comando o al pilotaggio, è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno.

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota marittimo, che, durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione o nel momento in cui deve assumerlo, si trova in tale stato di ubbriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità a prestare il servizio, è punito con la reclusione da uno a sei mesi.

Le precedenti disposizioni si applicano anche quando la capacità al comando o al servizio è esclusa o menomata dall'azione di sostanze stupefacenti.

La pena è aumentata fino a un terzo, se l'ubbriachezza o l'uso di sostanze stupefacenti sono abituali.

Art. 1094.
(Condizioni di maggiore punibilità).

Nei casi previsti dagli articoli 1085 a 1093 la pena è:

1) della reclusione da due a otto anni, se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero l'incendio, la caduta o la perdita di un aeromobile;

2) della reclusione da tre a dodici anni, se, nel caso previsto dal numero precedente, la nave o l'aeromobile sono adibiti a trasporto di persone.

Art. 1095.
(Aggravante per l'incendio, il naufragio o il disastro aviatorio).

Se un componente dell'equipaggio di nave, galleggiante o aeromobile nazionali o stranieri o una persona comunque addetta ai servizi della navigazione marittima o aerea, avvalendosi delle sue funzioni, commette alcuno dei delitti previsti dagli articoli 425, n. 3 e 428 del codice penale, le pene ivi stabilite sono aumentate di un terzo.

Le pene sono aumentate da un terzo alla metà, se il fatto è commesso dal comandante in danno della nave, del galleggiante o dell'aeromobile da lui comandati.

Art. 1096.
(Danneggiamento con pericolo colposo di naufragio o di disastro aviatorio).

Chiunque per colpa cagiona danno a una nave, a un galleggiante o a un aeromobile in navigazione è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa fino a lire cinquemila, se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio, sommersione o urto della nave o del galleggiante ovvero di incendio, caduta, perdita o urto dell'aeromobile.

Alla stessa pena soggiace chiunque, legando o tagliando gomene od ormeggi ovvero con altra azione od omissione colposa, cagiona danno a una nave o a un galleggiante ancorati o a un aeromobile fermo, se dal fatto deriva il pericolo indicato nel comma precedente.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

Art. 1097.
(Delitti colposi).

Se alcuno dei fatti previsti negli articoli 1085 a 1088 del presente codice è commesso per colpa, le pene sono ridotte della metà.

Art. 1098.
(Pene accessorie).

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1085 a 1093; 1096, 1097 importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti aggravati ai sensi dell'articolo 1095 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

Se il delitto previsto nell'articolo 449 del codice penale è commesso da appartenenti al personale marittimo o alla gente dell'aria in danno rispettivamente di una nave o di un galleggiante e di un aeromobile, la condanna importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

CAPO V

Dei delitti contro la fede pubblica

Sezione I. — *Della falsità in atti*

Art. 1099.

(Documenti equiparati agli atti pubblici agli effetti della pena).

Agli effetti indicati nell'articolo 491 del codice penale, la polizza di carico, gli altri titoli rappresentativi di merci e la lettera di trasporto aereo sono equiparati all'atto pubblico.

Art. 1100.

(Falsità ideologica nel ruolo di equipaggio, nel giornale o nelle relazioni).

Il comandante della nave che, al fine di procurare a sè o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, commette alcuna delle falsità previste nell'articolo 479 del codice penale nel ruolo di equipaggio o nel giornale nautico ovvero nelle prescritte relazioni all'autorità, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione da sei mesi a cinque anni.

La stessa pena si applica al comandante dell'aeromobile che commette il fatto previsto dal comma precedente nel giornale di rotta.

Art. 1101.

(Uso di atto falso).

Chiunque, senza essere concorso nella falsità, fa uso di uno degli atti falsi previsti dall'articolo 1100 soggiace alla pena ivi stabilita, ridotta di un terzo.

Si applica il secondo comma dell'articolo 489 del codice penale.

Sezione II. — *Delle altre falsità*

Art. 1102.

(Falsa dichiarazione di proprietà o dei requisiti di nazionalità).

Chiunque si dichiara falsamente proprietario di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile, allo scopo di far ad essi attribuire la nazionalità italiana, è punito con la reclusione da tre mesi a un anno e con la multa da lire duemila a cinquemila.

Alla stessa pena soggiace il rappresentante di una società, il quale dichiara falsamente l'esistenza dei requisiti previsti dall'articolo 726, lettera *c*.

Art. 1103.

(Uso abusivo della bandiera o della marca di nazionalità).

Chiunque inalbera o usa su nave non nazionale la bandiera italiana ovvero usa su aeromobile non nazionale la marca di nazionalità italiana è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1104.

(Uso di falso contrassegno d'individuazione).

Chiunque, al fine di procurare a sè o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, appone sulla nave o sull'aeromobile un falso contrassegno d'individuazione è punito con la reclusione fino a un anno.

La pena è della reclusione fino a due anni e della multa fino a lire cinquemila, se il colpevole adopera le carte di bordo della nave o dell'aeromobile di cui ha usurpato il contrassegno.

Art. 1105.

(Abusiva prestazione di nome per la costruzione di nave o di aeromobile).

Chiunque, essendo abilitato alla costruzione di navi, di galleggianti, di aeromobili o dei relativi apparati, presta il suo nome per tale costruzione a persona non autorizzata, è punito con la multa da lire mille a diecimila.

Alla stessa pena soggiace chi si vale del nome altrui.

Se la costruzione viene iniziata, la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1106.

(Uso di libretto di navigazione).

Chiunque, al fine di procurare a sè o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, si vale di un documento di lavoro marittimo o aeronautico appartenente ad altra persona è punito, qualora il fatto non costituisca un altro delitto contro la fede pubblica, con la reclusione fino a un anno.

Art. 1107.

(Pene accessorie).

La condanna per i delitti previsti dagli articoli 1100, 1101, 1104 ovvero per alcuno dei delitti previsti dal capo III del titolo VII del libro II del codice penale, in relazione ad uno dei documenti indicati nell'articolo 1099 di questo codice, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

CAPO VI

Dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico

Art. 1108.

(Pirateria).

Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, che commette atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, ovvero a scopo di depredazione commette violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera, è punito con la reclusione da dieci a venti anni.

Per gli altri componenti dell'equipaggio la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo; per gli estranei la pena è ridotta fino alla metà.

Art. 1109.

(Nave sospetta di pirateria).

Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza essere munita delle carte di bordo, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.

Si applica il secondo comma dell'articolo precedente.

Art. 1110.

(Rapina ed estorsione sul litorale del Regno da parte dell'equipaggio).

Il comandante o l'ufficiale di una nave nazionale o straniera, che sul litorale del Regno commette alcuno dei fatti previsti dagli articoli 628 e 629 del codice penale, è punito a norma dell'articolo 1108 del presente codice.

Si applica il secondo comma dell'articolo predetto.

Art. 1111.

(Impossessamento della nave o dell'aeromobile).

I componenti dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile, i quali se ne impossessano, sono puniti:

1) con la reclusione da dieci a venti anni, se il fatto è commesso mediante violenza o minaccia in danno del comandante, degli ufficiali della nave o dei graduati dell'aeromobile;

2) con la reclusione da tre a dodici anni, se il fatto è commesso clandestinamente o con mezzi fraudolenti.

Per i promotori e per i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

Se il fatto è commesso da persona estranea all'equipaggio, le pene sono ridotte di un terzo.

Art. 1112.

(Accordo per impossessarsi della nave o dell'aeromobile).

I componenti dell'equipaggio, che in numero di tre o più si accordano al fine di commettere il delitto previsto dall'articolo precedente, sono puniti, se il delitto non è commesso, con la reclusione fino a tre anni.

Per i promotori e per i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1113.

(Falsa rotta).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, per procurare a sè o ad altri un ingiusto profitto o per recare ad altri un danno, fa falsa rotta, è punito con la reclusione da uno a sei anni e con la multa fino a lire diecimila.

Se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio o sommersione della nave ovvero di incendio, caduta o perdita dell'aeromobile, la pena è aumentata di un terzo.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è della reclusione da due a dieci anni. Se la nave o l'aeromobile sono adibiti a trasporto di persone, la pena è della reclusione da tre a quindici anni.

Art. 1114.

(Danneggiamento della nave o dell'aeromobile).

Chiunque commette il fatto previsto dall'articolo 635 del codice penale in danno di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile ovvero delle provviste di bordo è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

Se il fatto è commesso dal componente dell'equipaggio in danno della nave, del galleggiante o dell'aeromobile su cui è imbarcato, la pena è aumentata fino a un terzo; se è commesso dal comandante, la pena è aumentata fino alla metà.

Si applicano il secondo e il terzo comma dell'articolo precedente.

Si procede in ogni caso di ufficio.

Art. 1115.

(Danneggiamento del carico o di attrezzi di bordo).

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che distrugge, disperde, deteriora o rende inservibili, in tutto o in parte, il carico, gli attrezzi, i macchinari e gli impianti di bordo, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa fino a lire diecimila.

Art. 1116.

(Impiego abusivo della nave o dell'aeromobile).

Il comandante, che abusivamente impiega in tutto o in parte la nave, il galleggiante o l'aeromobile a profitto proprio o di altri, è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni e con la multa fino a lire diecimila.

Non è punibile il comandante che carica per proprio conto merci in piccola quantità.

Art. 1117.

(Appropriazione indebita di danaro preso in prestito dal comandante).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, per procurare a sè o ad altri un ingiusto profitto, si appropria il denaro preso a prestito nei casi previsti dagli articoli 287 e 864, è punito con la reclusione fino a cinque anni e con la multa fino a lire diecimila.

Art. 1118.

(Appropriazione indebita del carico).

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, per procurare a sè o ad altri un ingiusto profitto, si appropria in tutto o in parte il carico, è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni e con la multa fino a lire diecimila.

Art. 1119.

(Appropriazione indebita di relitti marittimi o aerei).

Chiunque si appropria i relitti indicati negli articoli 487, 964 nei casi in cui ha l'obbligo della consegna è punito con la reclusione fino a tre anni ovvero con la multa fino a lire diecimila.

Per gli appartenenti al personale marittimo e alla gente dell'aria e per le persone addette in qualsiasi modo ai servizi di porto o di navigazione ovvero che esercitano una delle attività indicate nell'articolo 62, la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1120.

(Impossessamento di nave naufragata o di aeromobile perduto).

Chiunque si impossessa di una nave o di un galleggiante abbandonati, sommersi o naufragati ovvero di un aeromobile abbandonato, caduto o perduto è punito con la reclusione da uno a cinque anni e con la multa da lire duemila a diecimila.

Per le persone indicate nel secondo comma dell'articolo precedente la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1121.

(Furto commesso a bordo da componenti dell'equipaggio).

Per il furto commesso a bordo da componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1122.

(Pene accessorie).

La condanna per i delitti previsti dagli articoli 1112, 1113, 1114 secondo comma; 1115 a 1118; 1120, e per il furto aggravato ai sensi dell'articolo 1121, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti previsti dagli articoli 1108 a 1111 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

CAPO VII

Dei delitti contro la persona

Art. 1123.

(Omicidio del superiore).

Se il fatto previsto dall'articolo 575 del codice penale è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, la pena è della reclusione da ventiquattro a trenta anni; se il fatto è commesso durante la navigazione, si applica la pena dell'ergastolo.

Art. 1124.

(Omicidio preterintenzionale, lesione e percossa del superiore).

Se alcuno dei fatti previsti dagli articoli 581 a 584 del codice penale è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, le pene ivi stabilite sono aumentate di un terzo.

Art. 1125.

(Tratta e commercio di schiavi).

La pena per il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, che commette il delitto previsto dall'articolo 601 del codice penale o vi concorre, è aumentata fino a un terzo.

Art. 1126.

(Nave destinata alla tratta).

Il componente dell'equipaggio di nave nazionale o straniera destinata, prima della partenza o in corso di navigazione, alla tratta è punito, ancorchè non sia stato compiuto alcun fatto di tratta o di commercio di schiavi, con la reclusione da tre a dieci anni.

Art. 1127.

(Abuso d'autorità).

Il comandante o l'ufficiale della nave ovvero il comandante dell'aeromobile, che sottopone a misure di rigore non consentite dalla legge un dipendente, un passeggero ovvero una persona arrestata o detenuta, a lui data in consegna per la custodia o il trasporto, ovvero una persona affidatagli in esecuzione di un provvedimento dell'autorità competente, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione fino a tre mesi. La stessa pena si applica a coloro ai quali comunque è stata data in consegna o affidata tale persona.

La pena non può essere inferiore a sei mesi, quando il fatto è commesso per un motivo personale, ovvero contro persona inferma o di età minore degli anni diciotto o maggiore dei settanta, ovvero contro donne.

Art. 1128.

(Sbarco e abbandono arbitrario di persone).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, fuori del territorio nazionale, arbitrariamente sbarca un componente dell'equipaggio o un passeggero, ovvero li abbandona impedendone il ritorno a bordo o anticipando la partenza della nave o dell'aeromobile, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa da lire mille a tremila.

La pena non può essere inferiore a un anno, se la persona sbarcata o abbandonata è priva dei mezzi necessari alla sussistenza o al ritorno in patria.

La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

Art. 1129.

(Abbandono di componente dell'equipaggio ammalato o ferito).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, sbarcando nei casi consentiti dalla legge un componente dell'equipaggio ammalato o ferito, omette di provvederlo dei mezzi necessari alla cura e al rimpatrio, è punito con la multa da lire tremila a diecimila.

La pena è della reclusione fino a sei mesi, se il fatto è commesso all'estero.

La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

Art. 1130.

(Omissione di aiuto).

Il comandante della nave, che, trovando abbandonato in paese estero, ove non siano autorità consolari, un marittimo italiano, omette senza giustificato mo-

tivo di dargli ricovero a bordo, è punito con la reclusione fino a sei mesi ovvero con la multa fino a lire tremila.

Se l'omissione di soccorso si riferisce a più persone, la pena è raddoppiata.

Si applica il terzo comma dell'articolo precedente.

Art. 1131.

(Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo).

Il comandante di nave, di galleggiante o di aeromobile nazionali o stranieri, che omette di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo a norma del presente codice, è punito con la reclusione fino a due anni.

La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

Se il fatto è commesso per colpa, la pena è della reclusione fino a sei mesi; nei casi indicati dal comma precedente, le pene ivi previste sono ridotte alla metà.

Art. 1132.

(Mancanza di viveri necessari).

Il comandante della nave, che fa mancare i viveri necessari alle persone imbarcate, è punito con la reclusione da uno a sei anni.

Se il fatto è commesso per colpa, la pena è della reclusione da un mese a un anno ovvero della multa fino a lire cinquemila.

Art. 1133.

(Pene accessorie).

La condanna per il delitto previsto nell'articolo 1123 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1125 e 1126 importa, per il comandante, l'interdizione perpetua dai titoli e, per gli altri componenti dell'equipaggio, l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

Per gli altri delitti previsti dal presente capo la condanna importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

TITOLO TERZO

DELLE CONTRAVVENZIONI IN PARTICOLARE

CAPO I

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sul demanio marittimo e aeronautico

Art. 1134.

(Abusiva occupazione di spazio demaniale e inosservanza di limiti alla proprietà privata).

E' punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila, qualora il fatto non costituisca un più grave reato:

1) chiunque arbitrariamente occupa uno spazio del demanio marittimo o aeronautico, ne impedisce l'uso pubblico o vi fa innovazioni non autorizzate;

2) chiunque non osserva le disposizioni degli articoli 55, 675, 677.

Art. 1135.

(Estrazione abusiva di arena, alghe o ghiaia).

Chiunque estrae arena, alghe o ghiaia nell'ambito del demanio marittimo o del mare territoriale, senza la concessione prescritta dall'articolo 51, è punito con l'arresto fino a un mese ovvero con l'ammenda fino a lire mille.

Art. 1136.

(Impianto ed esercizio abusivo di stabilimenti o depositi).

Chiunque impianta o esercita uno stabilimento o un deposito, indicati nel primo comma dell'articolo 52, senza la prescritta concessione, ovvero non osserva le disposizioni di polizia ivi previste, è punito con l'arresto fino a due mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

Chiunque impianta o esercita uno stabilimento o fa un deposito di sostanze infiammabili o esplosive, senza l'autorizzazione prescritta dall'ultimo comma dell'articolo 52 e dal secondo e terzo comma dell'articolo 698, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

CAPO II

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sull'ordinamento e la polizia dei porti e degli aerodromi

Art. 1137.

(Deposito abusivo di merci e mancata rimozione di cose depositate).

E' punito con l'ammenda fino a lire cinquemila:

1) chiunque deposita merci o altri materiali nei luoghi indicati negli articoli 58 e 698, primo comma, senza il consenso dell'autorità competente e il pagamento dei relativi diritti;

2) chiunque non esegue l'ordine di rimozione delle cose depositate.

Art. 1138.

(Getto di materiali e interrimento dei fondali).

Chiunque non osserva le disposizioni degli articoli 65 e 70 è punito con l'ammenda fino a lire mille.

Art. 1139.

(Inosservanza di ordini relativi ai muri di sponda e abusiva apertura di cave).

E' punito con l'ammenda da lire duecento a duemila:

1) chiunque non esegue gli ordini dell'autorità competente sulla costruzione e sulla manutenzione dei muri e degli argini lungo le sponde dei canali o degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto;

2) chiunque senza la prescritta autorizzazione esegue un'apertura di cava di pietra o altro lavoro di escavazione lungo le sponde dei canali o degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto.

Art. 1140.
(Pesca abusiva).

Chiunque, senza l'autorizzazione dell'autorità marittima, esercita la pesca nei porti e nelle altre località di sosta o di transito delle navi è punito con l'ammenda fino a lire cinquecento.

Art. 1141.
(Uso d'armi e accensioni di fuochi).

Chiunque non osserva le disposizioni dell'articolo 74 è punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire duecento a duemila.

Art. 1142.
(Inosservanza dell'obbligo di assumere un pilota).

Il comandante della nave, che non assume il pilota nei luoghi dove il pilotaggio è obbligatorio, è punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1143.
(Abusivo esercizio d'impresa portuale, di rimorchio o di pilotaggio).

E' punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire diecimila:

1) chiunque esercita un'impresa di operazioni portuali, senza la concessione prescritta dall'articolo 99;

2) chiunque esercita il servizio di rimorchio, senza la concessione prescritta dall'articolo 91 o con mezzi tecnici non rispondenti alle caratteristiche determinate dall'autorità competente;

3) chiunque, fuori dei casi di urgente necessità, esercita il pilotaggio senza patente o autorizzazione.

Art. 1144.
(Inosservanza delle norme sull'impiego di maestranze).

Il concessionario di impresa di operazioni portuali, che non osserva le disposizioni del terzo comma dell'articolo 99, è punito con l'ammenda da lire cinquanta a cento per ogni persona impiegata e per ogni giornata di lavoro.

Art. 1145.
(Inosservanza di tariffe).

Chiunque richiede e riscuote mercedi superiori a quelle fissate nelle tariffe approvate dall'autorità marittima o aeronautica è punito con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1146.
(Inosservanza di provvedimenti di polizia).

Chiunque non osserva un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente per ragione di polizia dei porti o degli aerodromi è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1147.
(Pene accessorie).

La condanna per le contravvenzioni previste negli articoli 1142, 1145, 1146 importa la sospensione dai titoli ovvero dalla professione.

CAPO III
Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sull'assunzione della gente di mare e del personale di volo

Art. 1148.
(Inosservanza del divieto di mediazione).

Chiunque richiede o riceve per sè o per altri, in danaro o altra utilità, una retribuzione per procurare l'assunzione di una persona dell'equipaggio di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile nazionali è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1149.
(Aggravanti).

La pena è dell'arresto da sei mesi ad un anno e dell'ammenda da lire mille a cinquemila:

1) se il fatto previsto dall'articolo precedente si riferisce all'assunzione di più persone;

2) se il colpevole è dedito a scopo di lucro al collocamento di appartenenti alla gente di mare o del personale di volo ovvero esplica abusivamente una attività, anche indiretta, intesa a procurare o a facilitare il collocamento della gente di mare o del personale di volo;

3) se il fatto si verifica in località dove esiste un ufficio di collocamento per la gente di mare o del personale di volo;

4) se il colpevole è fornito di un titolo professionale marittimo o aeronautico. In tal caso la condanna importa la sospensione dai titoli per la durata di un anno.

Art. 1150.
(Irregolare assunzione di personale e omessa annotazione sul ruolo di equipaggio).

L'armatore o il comandante della nave o del galleggiante, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona non appartenente alla gente di mare, ovvero arruola una persona senza regolare contratto o senza la preventiva visita medica, ovvero imbarca o sbarca un componente dell'equipaggio senza eseguire la relativa annotazione sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, è punito con l'ammenda da lire cento a mille.

Alla stessa pena soggiace l'esercente o il comandante dell'aeromobile, il quale, fuori dei casi previsti dalla legge, ammette a far parte dell'equipaggio una persona non iscritta nel personale di volo ovvero senza l'osservanza delle norme relative alle visite mediche.

Art. 1151.
(Arruolamento irregolare di minori).

E' punito con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila l'armatore o il comandante della nave o del galleggiante, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona minore degli anni quattordici ovvero adibisce ai servizi di macchina una persona minore degli anni diciotto.

Alla stessa pena soggiace l'esercente o il comandante dell'aeromobile, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona minore degli anni quattordici ovvero adibisce ai servizi tecnici di bordo una persona minore degli anni diciotto.

Art. 1152.
(Assunzione abusiva di stranieri).

L'armatore, l'esercente o il comandante, che, fuori dei casi consentiti, ammette uno straniero a fare parte dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, è punito con l'ammenda da lire trecento a mille.

La stessa pena si applica all'armatore, all'esercente o al comandante, che entro il termine prescritto non sbarca lo straniero assunto in seguito a regolare autorizzazione.

Art. 1153.
(Sbarco all'estero di componente dell'equipaggio soggetto ad obblighi di leva).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, fuori dei casi previsti dagli articoli 178 e 787, consente lo sbarco in territorio estero di un componente dell'equipaggio soggetto agli obblighi di leva o richiamato alle armi, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'ammenda fino a lire cinquemila.

CAPO IV
Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla costruzione e sulla proprietà della nave o dell'aeromobile

Art. 1154.
(Inosservanze relative alla costruzione o riparazione di nave o aeromobile, ovvero al varo o alla classificazione della nave).

E' punito con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila, qualora il fatto non costituisca un più grave reato:

1) chiunque fa eseguire la costruzione o la riparazione di una nave o di un aeromobile o di un motore per aeromobile da persona sfornita rispettivamente della prescritta patente o abilitazione;

2) chiunque, senza la prescritta patente o abilitazione, inizia la costruzione o la riparazione prevista nel n. 1;

3) chiunque imprende la costruzione di una nave o di un galleggiante, senza la dichiarazione prescritta dall'articolo 214, o la costruzione di un aeromobile, senza la dichiarazione e la denuncia prescritte dagli articoli 821 e 822;

4) chiunque esegue il varo di una nave senza la comunicazione prevista dall'articolo 224;

5) il costruttore della nave o dell'aeromobile che non osserva l'ordine di sospensione della costruzione dato ai sensi degli articoli 217 e 824.

Art. 1155.
(Omessa esecuzione dell'ordine di riparazione o di demolizione della nave).

Il proprietario della nave o del galleggiante, che senza giustificato motivo non esegue nel termine stabilito dall'articolo 144 l'ordine dell'autorità marittima di riparare, di destinare ad altro uso o di demolire la nave o il galleggiante, è punito con l'ammenda da lire trecento a cinquemila.

Art. 1156.
(Inosservanze relative alla demolizione di nave o di aeromobile).

Chiunque demolisce una nave o un galleggiante nazionali, senza l'autorizzazione prescritta dall'articolo 143, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

La stessa pena si applica se il proprietario dell'aeromobile omette la dichiarazione prevista dall'articolo 735.

Art. 1157.
(Inosservanze relative alla dismissione della bandiera della nave e alla perdita dei requisiti di nazionalità dell'aeromobile).

Chiunque omette le denunce prescritte dagli articoli 139, 140, 733, 734 è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire diecimila.

CAPO V
Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla polizia della navigazione

Art. 1158.
(Inosservanza di norme per le visite delle navi e degli aeromobili).

Chiunque non osserva le prescrizioni di questo codice, delle altre leggi e dei regolamenti o le disposizioni dell'autorità concernenti le visite e le ispezioni delle navi, dei galleggianti o degli aeromobili, è punito con l'ammenda da lire mille a cinquemila.

Art. 1159.
(Abusivo esercizio di trasporto o di lavoro aereo).

E' punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire diecimila:

1) chiunque esercita un pubblico servizio di trasporto aereo, senza la concessione prescritta dall'articolo 750;

2) chiunque effettua il trasporto aereo di passeggeri a carattere discontinuo o occasionale ovvero il servizio di lavoro aereo, senza la licenza prescritta dall'articolo 762.

Art. 1160.
(Inosservanza di norme sulle scuole di pilotaggio).

E' punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire diecimila:

1) chiunque esercita una scuola di pilotaggio aereo, senza la licenza prescritta dall'articolo 762;

2) chiunque ammette all'istruzione di pilotaggio aereo un allievo, che non ha conseguito il prescritto certificato di idoneità psicofisiologica, ovvero un allievo di minore età, senza il consenso dell'esercente la patria potestà o la tutela.

Art. 1161.
(Abusiva costruzione e cessazione dell'esercizio di aerodromi o impianti privati).

E' punito con l'ammenda da lire cinquemila a ventimila:

1) chiunque esercita un aerodromo o un altro impianto aeronautico privato, senza l'autorizzazione prescritta dall'articolo 684 ovvero continua l'esercizio dopo la revoca dell'autorizzazione;

2) chiunque cessa dall'esercizio di un aerodromo o di un altro impianto aeronautico privato, senza la autorizzazione prescritta dall'articolo 692 ovvero prima della scadenza del termine fissato nel secondo comma del detto articolo.

Art. 1162.
(Inosservanza di norme sull'uso della bandiera e del nome).

Il comandante, che non inalbera sulla nave la bandiera quando sia prescritto, ovvero non osserva le disposizioni sull'uso del nome o sul numero di individuazione della nave o del galleggiante, è punito con l'ammenda fino a lire duemila.

Alla stessa pena soggiace l'esercente o il comandante di un aeromobile, se l'aeromobile circola sprovvisto dei contrassegni di individuazione prescritti o porta abusivamente i contrassegni riservati agli aeromobili di Stato.

Art. 1163.
(Inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo).

Il comandante di nave o di aeromobile, che naviga senza avere a bordo i documenti prescritti, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

Alla stessa pena soggiace il comandante di nave o di aeromobile, che tiene irregolarmente il ruolo di equipaggio o il giornale di rotta ovvero non vi esegue le annotazioni prescritte.

Art. 1164.
(Mancata rinnovazione di documenti di bordo).

L'armatore della nave o l'esercente dell'aeromobile, che non rinnova tempestivamente i documenti di bordo, è punito con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1165.
(Inosservanza di formalità alla partenza o all'arrivo in porto o in aerodromo).

Il comandante di nave o di aeromobile nazionali o stranieri, che alla partenza o all'arrivo in porto o in aerodromo non adempie le formalità prescritte da questo codice e dal regolamento, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1166.
(Inosservanza delle norme sull'abbandono della nave e sull'obbligo di consultazione dell'equipaggio).

Il comandante, che in caso di abbandono della nave o dell'aeromobile in pericolo non osserva le norme stabilite dal presente codice e dal regolamento, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

La stessa pena si applica al comandante, che omette di sentire il parere dei componenti dell'equipaggio, nei casi in cui tale parere è richiesto.

Art. 1167.
(Rifiuto di cooperare al ricupero).

Il componente dell'equipaggio, che in caso di naufragio della nave o del galleggiante ovvero di perdita dell'aeromobile, essendone richiesto dal comandante o dall'autorità competente, rifiuta di prestare la propria opera per il ricupero dei relitti, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1168.
(Omissione di dichiarazioni in caso di urto).

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che in caso di urto non osserva le disposizioni del secondo comma dell'articolo 463, è punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1169.
(Imbarco abusivo o clandestino di armi o esplosivi).

Il comandante, che imbarca sulla nave o sull'aeromobile nazionali o stranieri armi o munizioni da guerra o gas tossici, senza l'autorizzazione prescritta dagli articoli 175 e 789, è punito con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda da lire cinquecento a diecimila.

Chiunque imbarca clandestinamente su una nave o su un aeromobile nazionali o stranieri armi, munizioni da guerra, gas tossici, sostanze esplosive o infiammabili o altre materie nocive o pericolose per la nave, per l'aeromobile, per il carico o per le persone, è punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire trecento a tremila. Se il fatto è commesso da un componente dell'equipaggio, la pena non è inferiore a un mese o a lire cinquecento.

Le disposizioni di questo articolo non si applicano, se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

Art. 1170.
(Abusivo trasporto o impiego di apparecchi fotografici o radiotrasmittenti).

Chiunque non osserva le norme stabilite per il trasporto e per l'uso a bordo degli aeromobili di apparecchi fotografici o cinematografici da presa ovvero trasporta ed usa apparecchi radiotrasmittenti, senza l'autorizzazione prescritta, è punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire trecento a cinquemila.

Se il fatto è commesso da un componente dell'equipaggio, la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1171.
(Inosservanze relative alla partenza e all'approdo di aeromobile).

E' punito con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che:

1) non esegue l'ordine di approdo previsto dall'articolo 777 o, avendo sorvolato una zona vietata, omette di approdare sollecitamente nel più vicino aeroporto;

2) parte o approda in località diversa da quelle previste dagli articoli 773, 815, 819;

3) parte, se l'aeromobile è diretto all'estero, da un aeroporto non doganale;

4) approda, se l'aeromobile proviene dall'estero, in una località diversa da un aeroporto doganale o sanitario.

Art. 1172.
(Inosservanze relative a forzato approdo).

E' punito con l'ammenda fino a lire mille:

1) il comandante di un aeromobile, il quale, nel caso di forzato approdo in località diversa da un aerodromo, omette di dare l'avviso previsto dall'articolo 778;

2) il possessore del fondo, che, essendo a conoscenza dell'approdo, o della partenza di un aeromobile, omette di dare gli avvisi previsti dagli articoli 773 e 778.

Art. 1173.
(Atterramento in aerodromo privato).

Il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che, fuori del caso di necessità, approda in un aerodromo privato, senza il consenso di chi lo esercita, è punito con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1174.
(Sorvolo di aeromobili stranieri e rotta irregolare).

Il comandante di un aeromobile straniero, che, al di fuori dei casi previsti dall'articolo 768, sorvola il territorio del Regno, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Alla stessa pena soggiace il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che senza giustificato motivo omette di seguire, nei casi previsti dall'articolo 795, le rotte ivi indicate.

Art. 1175.
(Inosservanza di norme sugli atti di stato civile e sulla custodia di beni di persone morte).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni degli articoli 177; 186 a 190; 792, 808, 809, 810, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1176.
(Impedimento alla presentazione di reclami).

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, senza giustificato motivo, impedisce a un componente dell'equipaggio o ad un passeggero di recarsi a terra per presentare reclami all'autorità, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire cento a cinquemila.

Art. 1177.
(Scarico di merci prima della verifica della relazione).

Il comandante, che, fuori dei casi di urgenza, scarica le merci prima che sia stata verificata la relazione di mare, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1178.
(Richiesta di protezione ad autorità straniera).

Il componente dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile, che in paese estero, potendo ricorrere alle autorità consolari, invoca la protezione delle autorità straniere, è punito con l'ammenda fino a lire mille.

Se il fatto è commesso dal comandante, la pena è dell'arresto fino a un anno ovvero dell'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1179.
(Rifiuto di trasportare condannati, imputati e corpi di reato).

Il comandante di nave o aeromobile, diretto a un porto del Regno, che, a richiesta dell'autorità consolare, si rifiuta senza giustificato motivo di trasportare, nei limiti prescritti dalla legge, condannati, imputati, corpi di reato o altri oggetti, atti e documenti riguardanti procedimenti penali, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1180.
(Rifiuto di obbedienza a nave da guerra di potenza amica).

Il comandante della nave, che non osserva le prescrizioni dell'articolo 183, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1181.
(Inosservanza di disposizioni sulla navigazione da diporto).

Chi non osserva le disposizioni degli articoli 195 e 196 è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1182.
(Pene accessorie).

La condanna per le contravvenzioni previste negli articoli 1163, 1168, 1169, 1174 secondo comma, 1177, 1179 importa la sospensione dai titoli o dalla professione.

CAPO VI
Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla sicurezza della navigazione

Art. 1183.
(Partenza di nave o di aeromobile in cattivo stato di navigabilità).

L'armatore o l'esercente, che fa partire una nave o un aeromobile nazionali o stranieri che non si trovano in stato di navigabilità, o a cui manca taluno degli arredi, apparecchi, strumenti o taluna delle dotazioni prescritte, è punito con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da lire cinquemila a diecimila.

Alla stessa pena soggiace l'armatore o il comandante che impiega un galleggiante nelle condizioni indicate dal comma precedente.

Il comandante della nave o dell'aeromobile nazionali o stranieri, che, fuori dei casi di necessità sopravvenuti in corso di navigazione, naviga con una nave o con un aeromobile nelle condizioni indicate nel precedente comma, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1184.
(Navigazione senza abilitazione).

L'armatore, che impiega una nave o un galleggiante non abilitati alla navigazione ovvero senza che siano stati rilasciati i documenti comprovanti l'esistenza del

requisiti di navigabilità, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire diecimila.

Alla stessa pena soggiace l'esercente, che impiega un aeromobile non abilitato alla navigazione ovvero con certificato di navigabilità o di collaudo che non sia in vigore.

La stessa disposizione si applica al comandante della nave o dell'aeromobile, ma la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo.

Art. 1185.

(Inosservanza di norme sulla linea di massimo carico).

Il comandante della nave, che si fa rilasciare le spedizioni quando la nave è carica oltre la linea di massimo carico, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila, se la nave trasporta esclusivamente merci, e da lire mille a diecimila, se la nave trasporta passeggeri.

La pena è aumentata di un terzo, se le spedizioni sono state rilasciate per viaggio di lungo corso.

La disposizione si applica anche al comandante di nave straniera, la quale ai sensi dell'articolo 167 sia soggetta alle norme del tit. VI, cap. I, libro I della parte prima.

Art. 1186.

(Inosservanza di norme sulle segnalazioni).

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile nazionali o stranieri, che non osserva le norme sulle segnalazioni relative alla circolazione marittima o aerea, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a diecimila.

Art. 1187.

(Introduzione abusiva di modificazioni nella struttura dell'aeromobile).

Chiunque, senza l'autorizzazione prescritta, apporta modificazioni alla struttura dello scafo, all'apparato motore o a qualsiasi installazione di bordo, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Alla stessa pena soggiace chiunque, senza averne fatto denunzia, introduce nella struttura di un aeromobile modificazioni che ne alterano le caratteristiche tecniche risultanti dal certificato di navigabilità o di collaudo.

Art. 1188.

(Comando di nave o di aeromobile oltre i limiti dell'abilitazione).

Chi assume o ritiene il comando di una nave o di un aeromobile oltre i limiti della sua abilitazione al comando è punito con l'ammenda da lire duemila a cinquemila.

Se la navigazione marittima ha luogo oltre gli stretti o il volo fuori del territorio nazionale, la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1189.

(Inosservanza delle norme sulla composizione e forza minima dell'equipaggio).

L'armatore o il comandante della nave, che non osserva le norme del regolamento o le disposizioni dell'autorità marittima sulla composizione e forza minima dell'equipaggio, è punito con l'ammenda da lire trecento a tremila.

Alla stessa pena soggiace l'esercente o il comandante di aeromobile che non osserva le norme sulla composizione dell'equipaggio.

Art. 1190.

(Mancata direzione personale della nave).

Il comandante della nave, che non dirige personalmente la manovra nei casi in cui ne ha l'obbligo, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila.

Art. 1191.

(Assegnazione indebita di funzioni).

L'armatore, l'esercente o il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che, senza giustificato motivo, assegna a bordo determinate funzioni a persone che non hanno i requisiti prescritti per esercitarle, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Art. 1192.

(Imbarco eccessivo di passeggeri).

Il vettore o il comandante della nave o dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni sul numero massimo dei passeggeri, è punito con l'ammenda di lire cinquecento per ogni passeggero imbarcato in eccedenza, se si tratta di viaggio entro il Mediterraneo, di lire mille, se si tratta di viaggio fuori del Mediterraneo.

Art. 1193.

(Omissione di provvedimenti profilattici).

Il comandante della nave, che non prende i provvedimenti necessari per tutelare la salute dell'equipaggio e dei passeggeri negli approdi dichiarati infetti, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a cinquemila.

Alla stessa pena soggiace il comandante dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni sulla polizia sanitaria della navigazione aerea.

Art. 1194.

(Imbarco di passeggeri infermi).

Il vettore o il comandante, che, senza l'autorizzazione dell'autorità competente o senza l'osservanza delle cautele da questa prescritte, imbarca sulla nave o sull'aeromobile un passeggero manifestamente affetto da malattia grave o comunque pericolosa per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo, ovvero una persona della quale per ragioni sanitarie sia stato vietato l'imbarco dalla competente autorità, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire cinquecento a mille.

Art. 1195.

(Omessa denuncia di rinvenimento di relitti).

Chiunque, avendo rinvenuto un relitto di nave o di aeromobile ovvero un aeromobile abbandonato, omette di farne immediata denuncia all'autorità indicata negli articoli 487 e 964 è punito con l'ammenda fino a lire mille.

Art. 1196.
(Sorvolo di centri abitati e getto da aeromobili in volo).

E' punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire cinquemila:

1) il comandante di un aeromobile, che sorvola centri abitati, assembramenti di persone o aeroporti, senza osservare le prescrizioni del regolamento o gli ordini dell'autorità competente;

2) chiunque, fuori dei casi previsti dall'articolo 793, getta dall'aeromobile in volo oggetti o materie che non siano zavorra regolamentare.

Art. 1197.
(Omessa segnalazione di ostacoli).

Chiunque, essendovi obbligato ai sensi dell'articolo 676, omette di apporre i segnali alle opere, costruzioni o piantagioni, che costituiscano intralcio per la navigazione aerea, è punito con l'ammenda fino a lire duemila.

Art. 1198.
(Discesa o lancio col paracadute).

Chiunque fa uso del paracadute al di fuori dei casi previsti dall'articolo 794, è punito con l'ammenda fino a lire tremila.

Se il fatto è commesso da un componente dell'equipaggio, la pena è aumentata fino a un terzo.

Art. 1199.
(Pene accessorie e misura di sicurezza).

La condanna per le contravvenzioni previste dagli articoli 1183 a 1186; 1190, 1196 importa la sospensione dai titoli ovvero dalla professione.

Nel caso di condanna per la contravvenzione prevista dal secondo comma dell'articolo 1184, può essere ordinata la confisca dell'aeromobile.

CAPO VII
Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulle assicurazioni aeronautiche

Art. 1200.
(Omessa assicurazione di dipendenti).

L'esercente dell'aeromobile, che omette di contrarre a favore dei propri dipendenti l'assicurazione prevista dall'articolo 907 o che non mantiene in vigore il relativo contratto, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire diecimila.

Art. 1201.
(Omessa assicurazione per danni a terzi sulla superficie e di passeggeri).

L'esercente, che fa circolare l'aeromobile senza aver contratto l'assicurazione prescritta dall'articolo 772 ovvero non mantiene in vigore il relativo contratto, è punito con l'ammenda fino a lire diecimila.

Alla stessa pena soggiace l'esercente dell'aeromobile, che trasporta passeggeri senza aver contratto l'assicurazione prescritta dall'articolo 913.

TITOLO QUARTO.
DISPOSIZIONI PROCESSUALI

Art. 1202.
(Ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria).

Agli effetti dell'articolo 221 del codice di procedura penale sono ufficiali di polizia giudiziaria:

1) i comandanti e gli ufficiali di porto, i direttori degli aeroporti e i funzionari di controllo statale degli aerodromi privati riguardo ai reati previsti dal presente codice commessi nel porto, nell'aerodromo o in corso di navigazione, nonchè, se nel porto o nell'aerodromo mancano uffici di pubblica sicurezza, riguardo ai reati comuni commessi in tali luoghi. Negli aerodromi privati in cui non risiede alcun funzionario di controllo, e negli aerodromi statali in cui non ha sede un direttore di aeroporto, le funzioni di ufficiale di polizia giudiziaria sono attribuite al direttore di aeroporto nella cui circoscrizione è compreso l'aerodromo;

2) i comandanti delle navi o degli aeromobili, riguardo ai reati commessi a bordo in corso di navigazione;

3) i consoli, riguardo ai reati previsti da questo codice commessi all'estero, oltre che negli altri casi contemplati dalla legge consolare;

4) i comandanti delle navi da guerra nazionali per gli atti che compiono su richiesta dell'autorità consolare o, in caso di urgenza, di propria iniziativa. I comandanti stessi vigilano sia in alto mare sia nelle acque territoriali di altro Stato sulla polizia giudiziaria esercitata dai comandanti delle navi nazionali.

Assumono le funzioni di agente di polizia giudiziaria i funzionari e gli agenti delle capitanerie di porto, degli aerodromi statali o privati e i componenti dell'equipaggio, in seguito alla richiesta di cooperazione da parte degli ufficiali di polizia giudiziaria.

Sono, inoltre, agenti di polizia giudiziaria gli agenti degli uffici di porto ovvero di aerodromo statale o privato in servizio di ronda.

Art. 1203.
(Obbligo di denuncia e di relazione).

I funzionari e gli agenti delle capitanerie di porto e degli aerodromi statali o privati e le persone dell'equipaggio hanno l'obbligo di denunciare agli ufficiali di polizia giudiziaria, appena ne abbiano notizia, i reati per i quali si debba procedere d'ufficio, commessi nel porto, nell'aerodromo o a bordo, anche durante la navigazione.

I comandanti delle navi e quelli degli aeromobili hanno l'obbligo di fare relazione di ciò che riguarda le loro funzioni di polizia giudiziaria al comandante del porto o al direttore dell'aeroporto di primo approdo.

Art. 1204.
(Reati in corso di navigazione).

Quando è stato commesso un reato in corso di navigazione, il comandante della nave o dell'aeromobile, prima della partenza dal luogo di primo approdo e comunque entro ventiquattro ore da tale approdo, consegna le persone che siano in istato di arresto o di fermo, le denuncie, le querele, i rapporti, gli altri atti compilati, i referti e i corpi di reato all'autorità marittima o aeronautica locale nel Regno; ovvero, al-

l'estero, all'autorità consolare o, in mancanza, ai comandanti delle navi da guerra che si trovino nel luogo.

Dell'eseguita consegna le dette autorità redigono processo verbale, che trasmettono immediatamente, insieme con gli atti e i corpi di reato, al competente procuratore del Re. Le autorità medesime inoltre, dispongono che le persone in istato di arresto o di fermo siano custodite nelle carceri giudiziarie.

Il comandante di nave da guerra nazionale, che ha in consegna persone imputate o indiziate di reati ovvero atti processuali o corpi di reato, al primo approdo in un porto del Regno è tenuto a consegnarli all'ufficiale di polizia giudiziaria. Se approda in un paese estero, provvede d'accordo con l'autorità consolare.

Art. 1205.

(Competenza per le contravvenzioni).

Salvo i casi in cui appartiene all'autorità consolare, la cognizione delle contravvenzioni previste dal presente codice in materia di navigazione marittima appartiene ai comandanti di porto capi di circondario.

Per il relativo procedimento si applicano le disposizioni del codice di procedura penale relative ai procedimenti di competenza del pretore, esclusa l'assistenza del pubblico ministero nel giudizio.

L'appello avverso le sentenze di tale autorità, nei casi in cui è ammesso dal codice di procedura penale, è portato a cognizione del tribunale. Esso va proposto nei termini e secondo le forme stabiliti nel codice predetto.

Art. 1206.

(Competenza per territorio).

La competenza territoriale per i reati, previsti dal presente codice, commessi all'estero ovvero fuori del mare o dello spazio aereo territoriale appartiene al giudice del luogo in cui, dopo che è stato commesso il reato, avviene nel Regno il primo approdo della nave o dell'aeromobile, su cui era imbarcato l'imputato al momento del commesso reato.

Se, prima dell'approdo nel Regno, ha avuto luogo la presentazione del rapporto, della denuncia o della querela alle autorità consolari o ai comandanti di navi da guerra, ovvero se tali autorità hanno espletato funzioni di polizia giudiziaria, ovvero se la competenza non può essere determinata nel modo indicato nel comma precedente, la competenza appartiene al giudice del luogo d'iscrizione della nave o di abituale ricovero dell'aeromobile, su cui era imbarcato l'imputato al momento del commesso reato.

Nei casi di competenza dell'autorità consolare, se, al momento della partenza della nave o dell'aeromobile dal luogo nel quale risiede tale autorità non è stata ancora pronunciata la sentenza di merito, la competenza passa al giudice competente per territorio a norma dei comma precedenti. Gli atti istruttori compiuti dall'autorità consolare conservano pieno valore anche avanti il giudice competente.

Art. 1207.

(Conclusioni dell'inchiesta formale sui sinistri).

Se la commissione per l'inchiesta formale sui sinistri marittimi esprime, anche a parità di voti, il parere che il fatto è avvenuto per dolo o per colpa, il verbale di inchiesta è inviato al procuratore del Re.

Il verbale d'inchiesta ha valore di rapporto.

Art. 1208.

(Decreto di condanna).

Nei casi previsti dall'articolo 506 del codice di procedura penale il comandante di porto può pronunciare la condanna con decreto senza procedere al dibattimento. Si osservano gli articoli 506 a 510 del codice di procedura penale.

Sull'opposizione decide il comandante di porto. La sentenza che decide sull'opposizione è impugnabile nei casi, coi mezzi e con le forme previsti dal codice di procedura penale.

L'appello, nei casi in cui è ammesso, viene portato a cognizione del tribunale.

Art. 1209.

(Dichiarazione di opposizione e d'impugnazione).

Le dichiarazioni di opposizione e di impugnazione nei procedimenti di competenza dei comandanti di porto sono ricevute dal cancelliere dell'ufficio di porto che ha emesso il provvedimento impugnato.

Le parti private, quando hanno diritto alla notificazione, possono, dopo avvenuta la notificazione, fare la dichiarazione nella forma e nei termini stabiliti dal codice di procedura penale, anche davanti il cancelliere dell'ufficio di porto o del pretore del luogo in cui si trovano, se tale luogo è diverso da quello in cui fu emesso il provvedimento; ovvero avanti l'autorità consolare all'estero. L'ufficiale che riceve l'atto lo trasmette immediatamente al cancelliere dell'ufficio di porto che ha emesso il provvedimento impugnato.

Art. 1210.

(Computo speciale di termini).

Nei procedimenti per reati previsti dal presente codice a carico di persone che si trovano in navigazione, non si computa, agli effetti della decorrenza dei termini perentori, il tempo che va dal giorno dell'imbarco a quello del primo approdo della nave o dell'aeromobile in un porto o in un aerodromo del Regno ovvero di località estera ove si trovi un'autorità consolare.

Art. 1211.

(Letture permesse di deposizioni testimoniali).

Oltre i casi indicati nell'articolo 462 del codice di procedura penale, nei giudizi relativi ai reati previsti dal presente codice può essere data lettura, anche senza il consenso delle parti, delle deposizioni testimoniali ricevute, quando i testimoni non comparsi sono in navigazione, purchè siano indicati nelle liste.

Art. 1212.

(Esercizio dell'azione civile).

Nei procedimenti di competenza dell'autorità marittima è ammessa la costituzione di parte civile nei casi e secondo le forme e i termini stabiliti dal codice di procedura penale.

Tale autorità decide sulla liquidazione dei danni, se questa non supera le lire diecimila; in caso contrario, o se ritiene di non poter decidere allo stato degli atti, rimette le parti davanti al giudice indicato dal secondo comma dell'articolo 489 del codice di procedura penale.

In ogni caso, l'autorità predetta deve, anche in mancanza della costituzione di parte civile, procedere agli opportuni accertamenti istruttori sull'ammontare del danno prodotto dai reati di sua competenza.

Art. 1213.
(Conversione delle pene pecuniarie).

Alla conversione delle pene pecuniarie inflitte dal comandante di porto provvede, a norma dell'articolo 586 del codice di procedura penale, il pretore della circoscrizione, nella quale ha sede l'ufficio portuale che ha emesso la condanna.

Art. 1214.
(Notificazioni ai passeggeri ed alle persone dell'equipaggio).

Ai fini delle notificazioni, per i passeggeri e per le persone dell'equipaggio la nave è considerata come casa di abitazione dal momento dell'imbarco a quello dello sbarco.

LIBRO SECONDO
DISPOSIZIONI DISCIPLINARI

TITOLO I
INFRAZIONI E PENE DISCIPLINARI

Art. 1215.
(Potere disciplinare marittimo).

In materia di navigazione marittima il potere disciplinare è esercitato:

1) dal comandante della nave sui componenti dell'equipaggio e sui passeggeri, ancorchè non siano cittadini italiani;

2) dai comandanti di porto sugli appartenenti al personale marittimo e sulle persone indicate nell'articolo 62;

3) dalle autorità consolari all'estero sui componenti dell'equipaggio;

4) dai comandanti delle navi da guerra nazionali sui componenti dell'equipaggio quando la nave, su cui sono imbarcati, è in corso di navigazione o in un paese estero nel quale non risiede un'autorità consolare.

Art. 1216.
(Potere disciplinare nella navigazione interna).

Le disposizioni disciplinari in materia di navigazione interna sono stabilite da leggi e regolamenti speciali.

Art. 1217.
(Potere disciplinare aeronautico).

In materia di navigazione aerea il potere disciplinare è esercitato:

1) dal comandante dell'aeromobile sui componenti dell'equipaggio e sui passeggeri, ancorchè non siano cittadini italiani;

2) dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria, sulla gente dell'aria;

3) dalle autorità consolari all'estero sui componenti dell'equipaggio.

Art. 1218.
(Infrazioni disciplinari).

Oltre i casi previsti da disposizioni di leggi o regolamenti speciali, costituiscono infrazioni disciplinari per gli appartenenti al personale marittimo, per le persone indicate nell'articolo 62 e per gli appartenenti alla gente dell'aria, quando non siano puniti come reati a norma del presente codice:

1) il rifiuto o il ritardo di obbedienza ad un ordine del comandante o di altro superiore e l'inosservanza di disposizioni del regolamento di bordo;

2) la negligenza nell'adempimento delle proprie mansioni;

3) l'assenza da bordo senza autorizzazione;

4) l'abbandono della nave o dell'aeromobile;

5) la mancanza di rispetto verso superiori ovvero verso ufficiali e funzionari delle capitanerie di porto o funzionari degli aerodromi, ovvero verso comandanti di navi da guerra, autorità consolari e altre autorità dello Stato all'estero;

6) i disordini a bordo;

7) ogni comportamento tale da turbare l'ordine o la disciplina della nave o dell'aeromobile, ovvero comunque non rispondente alle esigenze dell'ordine o della disciplina;

8) la cattiva condotta, ogni altra mancanza ai propri doveri e ogni atto incompatibile con la dignità della bandiera nazionale.

Art. 1219.
(Pene disciplinari per l'equipaggio marittimo).

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio marittimo sono:

1) la consegna a bordo da uno a cinque giorni;

2) l'arresto di rigore per un tempo non superiore a dieci giorni;

3) la ritenuta del salario da uno a trenta giorni o di una quota di utili da venti a trecento lire;

4) la inibizione dall'esercizio della professione marittima per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;

5) la cancellazione dalle matricole o dai registri della gente di mare.

Le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante della nave o dal comandante del porto, nonchè dalle autorità consolari e dai comandanti delle navi da guerra, nei casi previsti dall'articolo 1215, nn. 3 e 4.

La pena indicata nel n. 3 è applicata dal comandante del porto. Le pene indicate nei nn. 4 e 5 sono applicate dal ministro per le comunicazioni.

Art. 1220.
(Pene disciplinari per l'equipaggio dell'aeromobile).

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio dell'aeromobile sono:

1) la ritenuta dello stipendio da uno a trenta giorni;

2) l'inibizione dall'esercizio della professione aeronautica per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;

3) la cancellazione dagli albi e dal registro del personale di volo.

Le dette pene sono applicate dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria.

Art. 1221.

(Pene disciplinari per gli altri appartenenti al personale marittimo o alla gente dell'aria).

Le pene disciplinari per gli altri appartenenti al personale marittimo sono:

1) la ritenuta di una quota di salario da venti a trecento lire;

2) l'inibizione dall'esercizio della professione fino a tre mesi;

3) la cancellazione dai registri professionali.

Le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante del porto. La pena indicata nel n. 3 è applicata dal ministro per le comunicazioni.

Le pene disciplinari per gli altri appartenenti alla gente dell'aria sono:

1) l'inibizione dall'esercizio della professione fino a tre mesi;

2) la cancellazione dai registri professionali.

Dette pene sono applicate dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria.

Art. 1222.

(Pene disciplinari per le persone che esercitano un'attività professionale nell'interno dei porti).

Alle persone, che esercitano un'attività prevista nell'articolo 62, può essere inibito dal comandante del porto, per infrazioni disciplinari, l'esercizio della professione, dell'arte o del mestiere nell'interno dei porti o nel litorale marittimo fino a un anno.

Nei casi più gravi, il comandante del porto, se si tratta di persone iscritte nei registri previsti dal secondo comma del detto articolo, può ordinare la cancellazione dai medesimi.

Art. 1223.

(Infrazioni disciplinari dei passeggeri).

Oltre i casi previsti da disposizioni di leggi o regolamenti speciali, costituiscono infrazioni disciplinari per i passeggeri:

1) la mancanza di rispetto verso il comandante, gli ufficiali o i sottufficiali della nave ovvero verso il comandante o i graduati dell'aeromobile;

2) il recar molestia agli altri passeggeri o allo equipaggio;

3) il turbare in qualsiasi modo il buon ordine della nave o dell'aeromobile;

4) l'inosservanza di disposizioni del regolamento di bordo.

Art. 1224.

(Pene disciplinari per i passeggeri).

Le pene disciplinari per i passeggeri sono:

1) l'ammonimento semplice;

2) l'ammonimento pubblico;

3) la esclusione dalla tavola comune da uno a cinque giorni;

4) la proibizione, per i passeggeri delle navi, di stare in coperta oltre due ore al giorno per un periodo non superiore a cinque giorni.

Tali pene sono applicate dal comandante della nave o dell'aeromobile.

Art. 1225.

(Pene disciplinari per reati non previsti dal presente codice).

Alle persone iscritte nelle matricole o nei registri del personale marittimo ovvero negli albi o nel registro della gente dell'aria è inflitta la pena disciplinare della concellazione se riportano una condanna che determina l'incapacità all'iscrizione nelle matricole, negli albi o nel registro. La riabilitazione importa la cessazione della pena disciplinare.

Alle medesime persone può essere inflitta, rispettivamente dal ministro per le comunicazioni e dal direttorio dell'Ente nazionale della gente dell'aria, la inibizione dall'esercizio della professione fino a due anni in seguito a condanna per alcuno dei reati indicati nel regolamento o in leggi speciali.

Art. 1226.

(Potere disciplinare in caso di perdita della nave o dell'aeromobile).

Nel caso di perdita della nave o dell'aeromobile coloro che ne componevano l'equipaggio restano soggetti alle norme disciplinari fino a quando sono alle dipendenze del comandante per le operazioni di ricupero.

Art. 1227.

(Divieto di cumulo delle pene disciplinari).

Le pene disciplinari non possono essere applicate cumulativamente. In caso di concorso si applica solo la più grave.

Art. 1228.

(Destinazione delle somme ritenute).

Le somme ritenute, a titolo di pene disciplinari, sui salari o sulle quote di utili degli appartenenti al personale marittimo o alla gente dell'aria sono devolute rispettivamente alla cassa nazionale per la previdenza marinara e alla cassa nazionale di previdenza per la gente dell'aria.

Art. 1229.

(Sospensione in pendenza di processo penale Procedimento disciplinare in caso di proscioglimento).

Nel caso di apertura dell'istruzione formale o sommaria per un delitto a carico di persona appartenente al personale marittimo o alla gente dell'aria, l'imputato può essere, con provvedimento preso rispettivamente dal ministro per le comunicazioni o dal direttorio dell'ente nazionale della gente dell'aria, sospeso

dall'esercizio della professione fino all'esito del processo penale, salva l'applicazione provvisoria delle pene accessorie.

Il proscioglimento dell'imputato, salvo il caso che non sia pronunciato perchè il fatto non sussiste o perchè l'imputato non lo ha commesso, non impedisce l'inizio o la prosecuzione del procedimento disciplinare.

TITOLO SECONDO

DISPOSIZIONI PROCESSUALI

Art. 1230.

(Contestazione degli addebiti).

I provvedimenti d'inibizione dall'esercizio della professione e di cancellazione dalle matricole, dagli albi o dai registri devono essere preceduti, a pena di nullità, dalla contestazione degli addebiti.

Il provvedimento di cancellazione dalle matricole della gente del mare deve essere preceduto, a pena di nullità, dal parere delle associazioni sindacali interessate.

Art. 1231.

(Ricorso degli appartenenti alla gente dell'aria).

Contro i provvedimenti disciplinari che applicano alla gente dell'aria le pene previste ai nn. 2 e 3 dell'articolo 1220 e dal terzo comma dell'articolo 1221, è ammesso ricorso ad una commissione dei reclami.

La composizione ed il funzionamento di tale commissione, nonchè le forme e i termini del ricorso, sono stabiliti dal regolamento.

Roma, addì 27 gennaio 1941-XIX

VITTORIO EMANUELE

GRANDI

LONGO LUIGI VITTORIO, *direttore* — GIOLITTI GIUSEPPE, *direttore agg.* SANTI RAFFAELE, *gerente*

(4105708) - Roma — Istituto Poligrafico dello Stato — G. C.

PREZZO L. 6 —